ZEITUNG DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHN-VERWALTUNGEN

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Die

Beleuchtung von Eisenbahn-Personenwagen

mit besonderer Berücksichtigung der

Elektrizität.

Von

Dr. Max Büttner.

Mit 60 in den Text gedruckten Figuren.

In Leinwand gebunden Preis M. 5,—.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Gutehoffnungshütte,

Aktienverein für Bergbau u. Hüttenbetrieb

in **Oberhausen 2** (Rhld.)

fertigt

in ihren mit den neuesten und vollkommensten Einrichtungen ausgerüsteten Werkstätten **als Besonderheit**

Achsen und **Radreifen** aus bestem **Siemens-Martinstahl** für **Lokomotiven, Tender** und **Wagen aller Art,**

Radgerippe (Speichenräder) aus bestem **Schweisseisen** für **Wagen aller Art,**

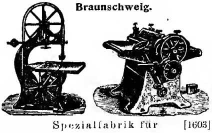
fertige Radsätze für **Wagen aller Art,** sowohl für **Voll-** als auch für **Neben-** und **Klein-Bahnen.**

Gold. Med. Weltausstell. Antwerpen

I. Preis Weltausstellung Wien. 1874.

HECKNER & Co.

Braunschweig.



Spezialfabrik für [1603]

Holzbearbeitungsmaschinen.

Kompl. Maschinenanlagen mit Transmission.

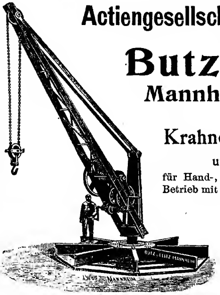
Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.), **Schutzstreifen, Bepflanzung v. Böschungen** etc. sehr schön u. billig. Preisverzeichn. kostenfr. empf. **J. Heins' Söhne, Halstenbek** (Holstein). [1652]

Abziehbilder auf Waggons

Klassen-Bezeichnungen, Zahlen, Wappen, Schriften. [1496]

Abziehbilder-Fabrik **Carl Schimpf,** Nürnberg.



Actiengesellschaft für Maschinenbau

vormals

Butz & Leitz

Mannheim-Neckarau

empfehlen [1625]

Krahnen, Hebeböcke, Winden

und sonstige **Hebezeuge**

für Hand-, Dampf-, hydraulischen und electrischen Betrieb mit gewöhnlichen oder unseren **Special-Bremsvorrichtungen.**

Waagen

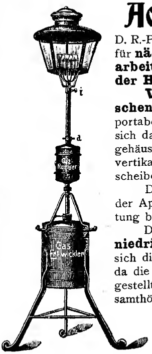
jeder Grösse und Tragkraft für alle Zwecke des Handels und der Industrie mit unserer **Universal-Entlastung** und verbessertem **Billetdruckapparat.**

Neu! Neu!



[1798]

Zwerg-Teleskop-Winden für Bahnmeister, Wagenmeister u. Wagenwärter. 3000 kg Trgkr., 3,2 kg Gew., Zwerg-Teleskop-Nietwinden, zur Ausführung von Brückenreparaturen. Teleskop-Schrauben-Winden für Brückenauflager- und Lokomotiv-Revisionen, einfach und verschiebbar bis zu 30000 kg Tragk. (Beschreibung siehe No. 21, 1901 d. Zeitung) Schienennagel- u. Gleishebe-Winde, neue sehr praktische Bauart, D. R. G. M Wagenschieber-Reform, neu! D. R. P. Graphit-Streubüchse-Hannovera D. R. G. M. Prospekte auf Wunsch.



Acetylen-Streckenbeleuchter

D. R.-P. No. 107 782 mit ausserordentlich hoher Leuchtkraft für **nächtliche Bau-, Strecken- und Aufräumungsarbeiten,** auch zur **Ausrüstung von Gerätewagen der Hilfszüge sehr geeignet.**

Vielfach im Gebrauch bei der **Königl. Preussischen und anderen Staatsbahnen.** Leicht transportabel, zur weiteren Erleichterung des Transports lässt sich das Oberteil bei *d* bequem abnehmen. Das Laternengehäuse ist nach Lösung der Stellschraube *i* in seiner vertikalen Achse verschiebbar eingerichtet und die Glasscheiben durch Federdruck ohne weiteres auswechselbar.

Die Bedienung ist äusserst einfach, und bedarf, wenn der Apparat einmal in Tätigkeit gesetzt, keinerlei Wartung bis die Carbidfüllung aufgebraucht.

Die Unterhaltungskosten sind bei gleicher Leuchtkraft **niedriger** als bei allen anderen Beleuchtungsarten, sodass sich die Anschaffungskosten bald amortisieren, besonders da die Apparate, aus starkem verbleitem Eisenblech hergestellt, eine jahrelange Verwendung finden können. (Gesamthöhe reichlich 2 m.) [1597]

Acetylen-Handlaternen.

Boettcher & Götze, Berlin N. 54.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 14. | 18. Februar 1903. | XLIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Vergrößerung der Ladefähigkeit der englischen Güterwagen.

Vom Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Frahm** in London.

Das bedenkliche Anwachsen der Betriebsausgaben der englischen Eisenbahnen in den letzten Jahren wird zwar in erster Linie dem Steigen der Löhne und Materialpreise zugeschrieben, auf das die Eisenbahnverwaltungen wenig Einfluß haben, doch verschließt man sich daneben nicht der Tatsache, daß durch zweckmäßige Änderungen im Betriebe manche Ausgabe erspart werden könnte. In der Zeit von 1889 bis 1899, die man in England als eine normale Entwicklungszeit im Eisenbahnwesen ansieht, weil in dieser Zeit außergewöhnliche Umstände nicht vorgelegen haben, die ein starkes Steigen der Betriebsausgaben hätten veranlassen können, ist nichtsdestoweniger ein Steigen des Betriebskoeffizienten von 52 auf 59 % zu verzeichnen. Daher ist auch trotz des gesteigerten Verkehres der Reingewinn in diesem Zeitabschnitt im Verhältnis zu den in die Eisenbahnunternehmungen gesteckten Geldsummen immer kleiner geworden. In den 10 Jahren von 1889 bis 1899 ist die Zahl der jährlich verkauften Fahrkarten um 330 000 000, die Menge der jährlich beförderten Güter um 115 000 000 t gestiegen, sodaß im Jahre 1899 gegen 1889 eine Mehreinnahme von 443 000 000 ℳ zu verzeichnen war. Trotzdem ist in dem gleichen Zeitraum die Rente von rund 4,2 auf rund 3,6 % gefallen, weil die Ausgaben noch stärker gewachsen sind als die Einnahmen. Wo das Geld im einzelnen geblieben ist, geht aus nachstehender Tabelle hervor, die wir dem „Railway Engineer“ vom Februar 1902 entnehmen.

Betriebsausgaben der englischen Eisenbahnen 1889 und 1899.

Bezeichnung der einzelnen Posten	1889 ℳ	1899 ℳ	mehr ℳ
Bahnunterhaltung	131 200 000	188 000 000	56 800 000
Lokomotivkraft	210 600 000	331 400 000	120 800 000
Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel	75 000 000	98 800 000	23 800 000
Verkehrskosten	245 800 000	367 400 000	121 600 000
Allgemeinkosten	110 000 000	158 800 000	48 800 000
zusammen	772 600 000	1 144 400 000	371 800 000

Danach stehen den 443 000 000 ℳ Mehreinnahmen im Jahre 1899 rund 372 000 000 ℳ Mehrausgaben gegenüber, sodaß in diesem Jahre rund 85 % der Mehreinnahmen durch Mehrausgaben aufgezehrt worden sind. Aus der Tabelle geht auch hervor, daß von der ganzen Mehrausgabe im Jahre 1899 etwa $^2/_3$ auf Lokomotivkraft und Verkehrskosten entfallen, was einen Fingerzeig geben kann, wo vielleicht Ersparnisse gemacht werden könnten. Viel ungünstiger wird das Bild, wenn man die Jahre nach 1899 hinzunimmt, denn im Jahre 1901 war der Betriebskoeffizient 63 %, sodaß die letzten zwei Jahre eine Steigerung von 59 auf 63 % gebracht haben. Indessen darf dabei nicht verschwiegen werden, daß diese ungewöhnliche Steigerung des Betriebskoeffizienten allein schon mit den hohen Kohlenpreisen begründet werden kann und auch außerenglische Bahnen in den letzten Jahren erhebliche, und zwar teils noch größere Steigerungen des Betriebskoeffizienten zu verzeichnen haben.

Was die hohen Kosten für Lokomotivkraft und die hohen Verkehrskosten der englischen Bahnen betrifft, so ist es ja bekannt, daß in England beispielsweise wegen des Wettbewerbs unnötig viele Personenzugkilometer gefahren werden. Namentlich die großen Gesellschaften, die Endpunkte in den Industriegegenden oder deren Nähe mit regen Verkehrsbeziehungen zu London haben oder auf einen starken Ausflugverkehr landschaftlich bevorzugter Gegenden rechnen, suchen sich in der Zahl, Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Züge zu überbieten. Auch die Güterbeförderung, so vorzüglich sie zum Nutzen der Allgemeinheit eingerichtet ist, legt den einzelnen Gesellschaften manche Ausgabe auf, die bei einer einheitlichen Gestaltung des englischen Eisenbahnwesens vermieden werden könnte. Die schlimmsten Auswüchse der früheren Wettbewerbskämpfe sind zwar im Laufe der Zeit durch Verschmelzung einzelner Gesellschaften und durch gegenseitige Vereinbarungen beseitigt worden, andere Auswüchse sind aber so innig mit dem Privatbahnwesen an sich verknüpft, daß sie mit diesem stehen und fallen werden und, da das Privatbahnwesen in England ein „rühr' mich nicht

an" ist, bestehen bleiben müssen. Es ist nicht beabsichtigt, hier im einzelnen auf die Ursachen einzugehen, die das starke Anwachsen der Betriebsausgaben der englischen Eisenbahnen bewirkt haben, sondern es soll nur ein einzelner Punkt herausgegriffen werden: die geringe Ladefähigkeit der englischen Güterwagen und das damit zusammenhängende ungünstige Verhältnis ihres Eigengewichts zur Nutzlast, das nicht nur einen unnötig großen Aufwand an Lokomotivkraft, sondern auch hohe Unterhaltungskosten verursacht.

Die englischen Güterwagen haben durchschnittlich nur eine Ladefähigkeit von 6 bis 10 t; 10 t muß im allgemeinen als die obere Grenze bezeichnet werden, da auch die Bestimmungen des Eisenbahnabrechnungshofes die größte Ladefähigkeit wegen des Durchgangsverkehrs auf dieses Maß beschränken. Eine Änderung der einschlägigen Bestimmungen steht indessen bevor. Einzelne Bahnen haben kürzlich 15 t-Wagen für den Lokalverkehr eingestellt. Auch 12 t-Wagen kommen vereinzolt für den Verkehr auf dem eigenen Bahnnetz vor, wie bei der Glasgow and South Western Bahn. Die Caledonian Bahn hat 1600 Kohlenwagen von 14 t Ladefähigkeit für den Verkehr auf ihrem eigenen Bahnnetz. Der Grund für die verhältnismäßig geringe Ladefähigkeit der englischen Güterwagen liegt zum Teil darin, daß in England die Gewohnheiten der Kleinhändler früher eine große Rolle im Eisenbahnwesen spielten und noch heute spielen. England hatte in einzelnen dicht bevölkerten Gegenden schon vor der Herstellung von Eisenbahnen einen bedeutenden Verkehr auf seinen vorzüglichen Landstraßen, dem die Eisenbahnen sich anpassen mußten. Der Kohlenhändler, der bis dahin sein Gut mit Frachtfuhrwerken erhalten hatte, erblickte anfänglich in dem Eisenbahnwagen nur einen Ersatz für das Straßenfuhrwerk und wollte womöglich seinen eigenen Wagen mit geringer Ladefähigkeit haben, um seiner Gewohnheit, nur kleine Mengen von Waren auf einmal zu bestellen, treu bleiben zu können. Das führte zunächst zu Wagen mit geringer Ladefähigkeit und sodann — da jeder Händler möglichst unabhängig von den Eisenbahnen und seinen Mitbewerbern bleiben wollte — zu der großen Zahl von Privatgüterwagen, die noch heute das englische Eisenbahnwesen kennzeichnen. Die Gewohnheit der Händler, nur kleine Mengen von Waren auf einmal zu bestellen, hat sich aber nicht nur behauptet, sondern immer mehr ausgebreitet. Daneben sind die Ansprüche an die Schnelligkeit der Beförderung fortwährend gewachsen, sodaß man sich nicht lange mit dem Sammeln der Güter zu Wagenladungen aufhalten kann. Abgesehen davon, daß die Güterwagen nur klein sind, werden sie daher auch noch schlecht ausgenutzt, vielfach ist die Ladung auf 2,5 bis 4 t zurückgegangen. Daß unter diesen Umständen in England ein großes totes Gewicht beim Güterverkehr mitgeschleppt wird, das den Reingewinn ungünstig beeinflußt, ist klar.

Die Bestrebungen zur Besserung dieses Zustandes richten sich nun, da man wegen der Kleinhändlergewohnheiten und der gesteigerten Ansprüche an die Schnelligkeit der Beförderung wenig Wandel im Stückgüterverkehr wird schaffen können, in erster Linie auf den Massengüterverkehr (Verkehr mit Kohlen, Koks, Erzen, Steinen, Kies usw.). Von dem gesamten Güterverkehr der englischen Eisenbahnen entfällt auf den Verkehr mit Massengütern etwa $^3/_4$; der Massengüterverkehr hat also für die englischen Bahnen eine große Bedeutung. Wegen der verhältnismäßig niedrigen Frachtsätze und der geringen Beförderungsweite sind indessen die Einnahmen aus dem Massengüterverkehr nicht so hoch, wie man nach seinem Umfange annehmen sollte, denn bei einem Umfange von $^3/_4$ des ganzen Güterverkehrs betragen sie nur wenig mehr als $^3/_8$ der Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr. Trotzdem wirft der Massengüterverkehr wegen seiner Stetigkeit und der einfachen Zusammensetzung und Durchführung der Züge sowie der verhältnismäßig guten Ausnutzung der Ladefähigkeit der Wagen einen guten Reingewinn ab und wird von den englischen Bahnen sehr gepflegt. Man schätzt das durchschnittliche tote Gewicht der englischen Massengüterzüge auf 40 % des Zuggewichts. Der normale Wagen für Massengüter von 8 oder 10 t Ladefähigkeit hat 39 % totes Gewicht. (Die 15 t-Kohlenwagen der preußischen Staatsbahnen haben 32 bis 35 %.). Es wird also offenbar viel Lokomotivkraft verbraucht zur Beförderung des toten Gewichts. Aber auch die Unterhaltungskosten der kleinen Wagen sind sehr hoch, da die Wagen meistens aus Holz gebaut sind und verhältnismäßig viel Material in den Zug-, Stoß- und Laufvorrichtungen führen, die am ersten Beschädigungen ausgesetzt sind.

Obgleich nun in England viele Eisenbahnbeamte davon überzeugt sind, daß man durch eine Umgestaltung der Wagen für den Massengüterverkehr den Eisenbahnbetrieb vorteilhafter einrichten könnte, und die Erfolge der Nordamerikaner mit der Einführung großer Wagen teilweise aus eigener Anschauung durchaus bekannt sind, so geht die Bewegung zu gunsten der Einführung solcher Wagen doch weniger von den Eisenbahnverwaltungen als von Interessenten, darunter auch des Wagenbaues, aus. Das hat seinen Grund darin, daß die Eisenbahnbeamten die Schwierigkeiten mehr zu würdigen wissen, die der Verwendung größerer Wagen entgegenstehen. Diese Schwierigkeiten erscheinen bei der allgemeinen Einführung von Güterwagen großer Ladefähigkeit (d. i. von 20 t oder mehr) fast unüberwindlich, bei ihrer teilweisen Einführung sind sie noch so groß, daß man sich in Eisenbahnkreisen vorläufig kein rechtes Bild von einer befriedigenden Lösung der Frage machen kann. Was daher bislang in England auf diesem Gebiete geschehen ist, muß ausschließlich als Versuch aufgefaßt werden.

Die Vorbedingung für die Verwendung großer Güterwagen und aus diesen zusammengesetzter schwerer Züge sind im allgemeinen stetige Verkehrsbeziehungen. Die Wagen können mit Vorteil nur für bestimmte Güter auf einzelnen ausgewählten Strecken oder innerhalb bestimmter Bahngebiete verkehren. Man muß zwar einzelne Leerläufe mit in den Kauf nehmen können, so großen Nutzen müssen sie abwerfen, die Beladung darf aber auch keine zu schlechte sein; denn der Reingewinn, den ein Wagen abwirft, hängt doch schließlich immer davon ab, wie viel Gut er tatsächlich in einer bestimmten Zeit befördert hat, nicht davon, wie viel er nach seiner Ladefähigkeit hätte befördern können. Ist die Beladung eine zu schlechte, so könnte man unter Umständen aus dem Regen unter die Traufe kommen und mehr totes Gewicht zu befördern haben als bei kleinen Wagen, sodaß die Einführung großer Wagen geradezu ein Fehler wäre; anderseits erscheint es auch nicht angängig, die schweren Wagen auf weite Entfernungen von Station zu Station zu schicken, um ihnen Ladung zuzuführen.

Die genannte Vorbedingung stetiger Verkehrsbeziehungen für den Massengüterverkehr ist nun in England auf einzelnen Strecken vorhanden. Nimmt man sie als gegeben an, so liegen, was zunächst die rein technische Seite der Sache betrifft, die Hauptschwierigkeiten für eine durchgreifende Vergrößerung der englischen Güterwagen — etwa nach amerikanischem Vorbild — weniger auf der freien Strecke der Eisenbahnen, als auf den Endpunkten der Verkehrsbeziehungen und auf denjenigen Zwischenstationen, wo eine Änderung der Zusammensetzung der Züge erfolgen muß. Auf der freien Strecke glaubt man — allerdings nur, wenn die Achsbelastung höchstens auf 12,5 t vergrößert wird — nur einzelne eiserne Brücken verstärken zu müssen, im übrigen hält man die Anlagen der freien Strecke zur Überleitung schwerer Züge für hinreichend sicher. Die Endbahnhöfe und einzelne Zwischenbahnhöfe dagegen, auf denen die schweren Züge zusammengestellt oder aufgelöst werden oder ihre Zusammensetzung ändern und Wagen den Ladestellen zugeführt oder entnommen werden, oder auf Anschlußgleise industrieller Werke gelangen, bieten die größten Schwierigkeiten. Hier sind es die mit den großen Wagen auszuführenden Rangierbewegungen, die zu überschreitenden Drehscheiben und Wiegevorrichtungen, die etwa vorhandenen Aufzüge, die in den Gleisen vorkom-

menden scharfen Bögen und die Anlagen und Ladeeinrichtungen der Anschlußinhaber und Dockbesitzer, die den Verkehr mit den großen Wagen erschweren würden. Beim Rangieren würde man voraussichtlich auf die Benutzung der Schwerkraft verzichten müssen, wegen der Gefahr beim Ablaufen der schweren Wagen, und damit eine Betriebsart aufgeben müssen, die sich in England namentlich auf den Zechenbahnhöfen außerordentlich bewährt hat. Die gegen früher zwar in der Abnahme begriffenen, aber immer noch sehr häufig vorkommenden Drehscheiben der englischen Bahnen genügen nur für die Überführung von Wagen mit kleinen Radständen und liegen meistens so dicht zusammen, daß sie nicht vergrößert werden können.

Ein großes Hindernis für die Vergrößerung der Ladefähigkeit der englischen Güterwagen liegt in den Kohlen-Verladevorrichtungen der Häfen; auch die Anlagen der Zechen eignen sich nicht immer zur Beladung großer Wagen. Während in den Häfen der Ostküste Englands Kohlen-Verladevorrichtungen vorhanden sind, die auch große Wagen entladen könnten, gibt es in den Häfen der Westküste eine große Zahl von Kohlen-Verladevorrichtungen, die gänzlich umgebaut werden müßten. Möglich wäre dies schon, denn die Nordamerikaner besitzen Überladevorrichtungen für ihre großen Wagen, aber die Kosten würden außerordentlich hoch sein. Da die Kohlenverladung in den Häfen eine große Rolle spielt bei der Vergrößerung der englischen Güterwagen, soll auf diese Frage etwas näher eingegangen werden.

Im allgemeinen kann man in England sechs verschiedene Arten von Kohlen-Verladevorrichtungen für das Umladen aus Eisenbahnwagen in Schiffe unterscheiden, die für die Vergrößerung der Güterwagen in Betracht kommen, und zwar:

1. Verladevorrichtungen mit Schüttrinnen (Spoutsystem). Die Herstellung dieser Art von Verladevorrichtungen setzt voraus, daß die Überladegleise in beträchtlicher Höhe über dem Wasserspiegel liegen und die zur Verladung kommenden Kohlen nicht zu weich sind; denn die Vorrichtungen werden meistens in der Weise hergestellt, daß man an der Wasserkante entlang oder in das Wasser hinein Holzgerüste baut und mit Gleisen belegt, in denen einzelne Öffnungen mit Füllrümpfen angelegt werden. Die Kohlen fallen durch Bodenklappen der Eisenbahnwagen in die Füllrümpfe. Von den Füllrümpfen laufen lange Schüttrinnen aus, in der Regel aus einem festen Teil und einem nach der Höhe des Wasserstandes verstellbaren Teil bestehend, in denen die Kohlen in den Raum eines an dem Holzgerüst liegenden Schiffes gleiten. Diese Schüttrinnen lassen sich nur dann in der passenden Länge und Neigung herstellen, wenn eine hinreichende Sturzhöhe vorhanden ist. Die Sturzhöhe ist entweder als Folge der Gestaltung des Geländes vorhanden oder man gewinnt sie, indem man die Zufuhrgleise zu den Sturzgerüsten ansteigen läßt, was einen ausreichenden Raum für die Herstellung von Rampen erfordert. Das Hinabstürzen der Kohlen aus großer Höhe ist aber ein etwas gewaltsames Verfahren, bei dem jede Kohlenart mehr oder minder leidet, auch die beste und härteste Kohle. Ganz verwerflich ist das Verfahren aber bei weichen Kohlen. Treffen daher beide Umstände — günstige Geländeverhältnisse und das Vorhandensein widerstandsfähiger Kohlen — nicht zusammen, so läßt sich diese Art Verladevorrichtungen nicht anwenden, so vorteilhaft sie im übrigen wegen des schnellen und billigen Verladens erscheint. Man findet diese Art von Kohlen-Verladevorrichtungen besonders in Durham und Northumberland, das beste Beispiel einer älteren Anlage ist im Tyne Dock bei South Shields (Abb. 1). Aus neuerer Zeit stammen eine der Nordostbahn gehörige Anlage in Blyth bei Newcastle on Tyne und eine Anlage in Sunderland. Großer Wert wird bei dieser Art der Verladung auf die selbsttätige Zu- und Abfuhr der Wagen gelegt. Im Tyne Dock bei South Shields liegen die Einfahrgleise des Kohlenbahnhofs 1 : 330, die Verteilungsgleise und die Zufuhrgleise zu den Ladestellen 1 : 66 bis 1 : 132 geneigt. In der Nähe der Ladestellen zweigen aus dem Zufuhrgleis kurze 1 : 20 geneigte Gleise ab, die in das mit 1 : 100 Gegenneigung angelegte Abfuhrgleis für leere Wagen münden (Abb. 2). Der volle Wagen läuft selbsttätig auf den 1 : 20 geneigten Gleisen in das Leerwagengleis hinein, kehrt auf diesem um, wird an einer Ladestelle gebremst und entleert und geht auf dem Leerwagengleis nach dem Sammelgleis für leere Wagen zurück.

2. Verladevorrichtungen mit Senkbühnen (drop system). Der Kohlenwagen wird auf eine Bühne gefahren, die sich entweder an der Wasserseite eines Ladegerüstes auf- und niederbewegen läßt oder an Kranketten hängt.

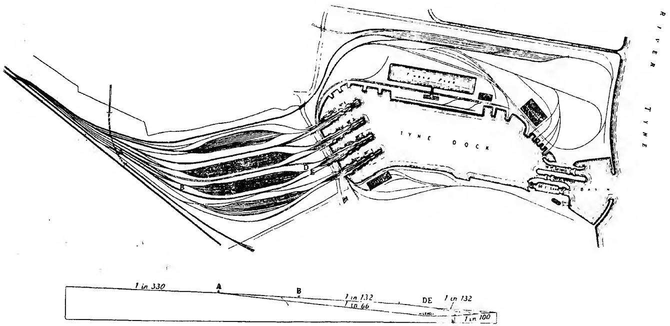


Abb. 1.

Die Bühne mit dem Wagen wird entweder an dem Gerüst bis über die Schiffsluke niedergelassen und der Wagen dort durch Bodenklappen entleert, oder sie wird durch einen Kran über die Schiffsluke geschwenkt und der Wagen gleichfalls durch seine Bodenklappen entleert.

3. Kippkräne. Der Kohlenwagen wird wie bei 2 auf eine Bühne gefahren, mit der Bühne durch einen Kran über die Schiffsluke geschwenkt und durch Anheben oder Senken des einen Endes durch eine Endklappe entleert. (Abb. 3.)

4. Kohlenkipper (tips). An der Wasserkante ist aus Holz oder Eisen ein Gerüst hergestellt, in dem eine Bühne senkrecht auf- und niederbewegt werden kann. Die ganze Bühne läßt sich kippen, oder ein mit Schienen versehener Teil der Bühne ist um eine Vorderachse drehbar. Der Kohlenwagen wird, nachdem er meistens mit einer Drehscheibe in die richtige der volle Wagen zugeführt und entleert ist, zurückgedreht und abgeführt. Um die Sturzhöhe von der Ausmündung der Schüttrinne in den Schiffsraum zu beschränken, wird meistens mit einem in den Schiffsraum hinablaßbaren Kasten oder mit einer Art Paternosterwerk ein bis zur Schiffsluke reichender Kohlenkegel vorgeschüttet.

5. Verladeverrichtungen mit Kästen (boxsystem), und zwar a) mit besonderen Eisenbahn-Betriebsmitteln. Diese Art der Verladung setzt voraus, daß die Kohlen an den Gewinnungsstätten in einzelne Kästen geladen werden, die man auf eigens gebaute Eisenbahnwagen setzt. Die Kästen werden im Hafen mit Kränen oder kranartigen Vorrichtungen in den Schiffsraum hinabgelassen und dort entleert. Diese Kohlenbeförderung und Verladung ist langsam und teuer, wird daher nur angewandt, wenn die Kohlen sehr ge-

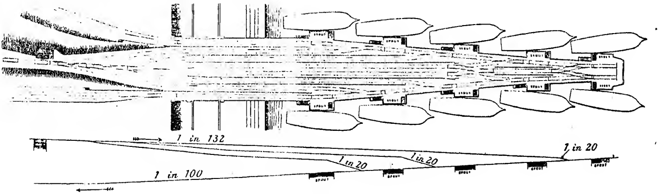


Abb. 2.

Stellung zum Kipper gebracht ist, auf die Bühne oder deren drehbaren Teil gefahren und nun die ganze Bühne mit dem beladenen Wagen bis zu der für das Ausstürzen der Kohlen erforderlichen Höhe gehoben, was meistens mit Preßwasser geschieht. In der richtigen Höhe angekommen, wird die ganze

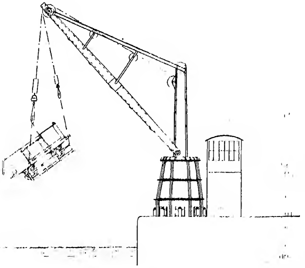


Abb. 3.

Kohlen-Kippkran.

Bühne gekippt oder ihr drehbarer Teil um eine Vorderachse gedreht, sodaß der Wagen in eine nach vorn geneigte Lage kommt und die Kohlen nach dem Öffnen der Vorderklappe des Wagens auf eine Schüttrinne und weiter in den Schiffsraum gleiten. (Abb. 4.) Der leere Wagen wird in derselben Weise, wie

schont werden sollen, weil sie zerbrechlich sind. In dieser Weise wurden früher in Birkenhead und Swansea Kohlen befördert und verladen. Zur Zeit ist nur noch eine ältere derartige Einrichtung im Nelson Deck in Liverpool im Gebrauch, die aber zu teuer und langsam arbeitet und daher beseitigt werden soll,

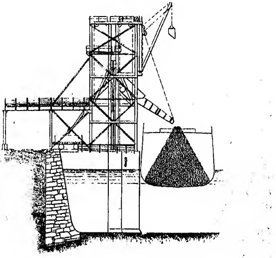


Abb. 4.

Kohlenkipper.

während eine neuere Einrichtung in Wallsend am Tyne hergestellt ist.

b) ohne besondere Eisenbahn-Betriebsmittel. Die in gewöhnlichen Eisenbahnwagen ankommenden Kohlen werden im Hafen in Kästen von 10 t Fassung gestürzt, die an Kränen hängen. Mit diesen Kästen werden die Kohlen dann in die Schiffe geladen.

6. **Förderbänder.** Die Kohlen werden aus den Eisenbahnwagen auf Förderbänder geworfen und in das Schiff befördert.

Man erkennt, daß die Vergrößerung der Ladefähigkeit der Güterwagen noch am ersten möglich wäre bei den unter 1, 5a und 6 beschriebenen Ladevorrichtungen. Die unter 1 erwähnten Holzgerüste sind meistens so stark gebaut, daß sie größere Wagen tragen können, die Füllrümpfe und Schüttrinnen lassen sich ohne hohe Kosten vergrößern. Bedenklich würden hier allerdings die unter Verwendung der Schwerkraft mit den großen Wagen auszuführenden Bewegungen sein, insofern als die beladenen Wagen ein ansehnliches Gewicht haben und Schaden anrichten könnten, wenn man ihre selbsttätigen Bewegungen nicht hinreichend regelte. Bei einer Verladevorrichtung dieser Art, mit der eine Eisenbahngesellschaft an der Ostküste Englands tatsächlich Wagen von 40 t Ladefähigkeit entladet, werden die beladenen Wagen daher auch mit Lokomotiven an die Ladestellen geschoben und nur die leeren Wagen laufen selbsttätig ab. Eine Vergrößerung der für die Kohlenbeförderung nach 5a (Boxsystem mit besonderen Eisenbahn-Betriebsmitteln) erforderlichen Wagen stößt wegen der Verladung in den Häfen nur insofern auf Schwierigkeiten, als die Heranführung der Wagen an die Ladestellen in Frage kommt. Für das Überladen selbst ist die Zahl der auf einem Wagen stehenden Kästen gleichgültig. Bei 5b (Boxsystem ohne besondere Eisenbahn-Betriebsmittel) können die Wagen dagegen nicht vergrößert werden ohne gleichzeitige Änderung der Vorrichtungen zum Ausstürzen in die Überladekästen.

Die Verladevorrichtungen unter 2 (Senkbühnen), 3 (Kippkräne) und 4 (Kipper), bei denen ein Herablassen, Heben, Schwenken und Kippen der Kohlenwagen stattfindet, sind nur für bestimmte Lasten gebaut und daher gänzlich unbrauchbar, wenn die Last erheblich vergrößert werden soll. Leider kommen aber gerade diese meistens für Wagen von 8 bis 10 t Ladefähigkeit gebauten Verladevorrichtungen, namentlich die Kipper, in den englischen Häfen am häufigsten und so zahlreich vor, daß ihr Umbau für Wagen großer Ladefähigkeit ungeheure Summen verschlingen würde. Da die Kohlenverladung nach 5a (Boxsystem mit besonderen Eisenbahn-Betriebsmitteln) zu teuer und umständlich ist, als daß sie in großem Maßstabe angewandt werden könnte, und 5b (Boxsystem ohne besondere Eisenbahn-Betriebsmittel) nur in **einem** Falle (im Roath Dock in Cardiff) angewandt wird, so haben diese beiden Betriebsweisen auf die ganze Frage der Kohlenbeförderung und Änderung des Wagenparks keinen erheblichen Einfluß. Ebensowenig hat die Verladung von Kohlen mit Förderbändern eine große Bedeutung für die Frage, da sie erst in einem einzigen Falle am Tyne versuchsweise betrieben wird. Was es aber mit der Änderung der Kohlen-Verladevorrichtungen unter 2, 3 und 4 auf sich hat, die bei einer Vergrößerung der Ladefähigkeit der Kohlenwagen nicht zu umgehen wäre, dürfte daraus hervorgehen, daß eine Eisenbahngesellschaft in Wales angibt, allein in ihrem Bezirk müßten Millionen von Pfund Sterling für neue Kohlen-Verladevorrichtungen ausgegeben werden, wenn die Ladefähigkeit der ihre Linien benutzenden Güterwagen auf 20 t oder mehr erhöht werden sollte. Dies scheint zwar etwas übertrieben zu sein, doch muß man sich ohne weiteres sagen, daß eine Änderung der Kohlen-Verladevorrichtungen in den Häfen von Wales Unsummen kosten würde, wenn man die zahlreichen Kipper dort sieht.

Mit der Änderung der Kohlen-Verladevorrichtungen in den Häfen, vorausgesetzt, daß man sie wirklich vornehmen könnte und wollte, wären nun die Schwierigkeiten für eine durchgreifende Vergrößerung der englischen Güterwagen noch keineswegs alle beseitigt. Man würde wohl nicht umhin können, selbsttätige straffe Mittelkupplungen und durchgehende Bremsen einzuführen, um Zugtrennungen tunlichst zu vermeiden und das Zusammenstellen der Züge, ihre Handhabung während der Fahrt und die Durchführung durch Bögen zu erleichtern. Das sind aber Fragen von so großer Tragweite, daß man sich in den englischen Eisenbahnkreisen scheut, ihre Lösung allzu eifrig zu betreiben.

Wenn die englischen Fachleute vorzugsweise von den Schwierigkeiten sprechen, die sich einer Vergrößerung der Ladefähigkeit ihrer Güterwagen entgegenstellen, so übersehen sie dabei doch nicht die **Vorteile**, die sich insbesondere für die baulichen Anlagen ergeben: die Züge werden kürzer und gedrungener, man kann also die Länge der Nebengleise einschränken oder braucht nicht so zeitig zu erweitern, wenn der Verkehr steigt, wodurch nicht nur die Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten der Bahnhöfe sich vermindern, sondern auch die Anlagen übersichtlicher bleiben. Daß die großen Wagen in weitgehendem Maße zur Selbstentladung eingerichtet werden könnten und sich hieraus Ersparnisse an Zeit und Geld ergeben würden, braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden. (Schluß folgt.)

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1901.

Die vom Eisenbahnministerium veröffentlichte „Statistik der in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Lokomotiv-Eisenbahnen“ für das Jahr 1901 schließt sich in der Anlage und Einteilung der gleichartigen Veröffentlichung des Vorjahres an.

Die **Gesamtlänge** (Baulänge) der dem öffentlichen Verkehre dienenden Lokomotiv-Eisenbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern betrug am Schlusse des Jahres 1901: 19553 km, d. i. um 293 km oder 1,52 % mehr als im gleichen Zeitpunkte des Jahres 1900. Nach Hinzurechnung der im Auslande liegenden Teilstrecken (28 km) sowie nach Ausscheidung der ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99 km) ergibt sich für die österreichischen Eisenbahnen eine Gesamtlänge von 19482 km, von welchen 7744 km auf die Staatsbahnen und 11738 km auf die Privatbahnen entfallen. Von den Staatsbahnen standen 113 km in fremdem Betriebe und von den Privatbahnen 3684 km im Staatsbetriebe, sodaß mit Ende des Berichtsjahres sich 11315 km im Betriebe der Staatsbahnverwaltung und 8054 km im Privatbetriebe befanden. Das staatliche Betriebsnetz entspricht 58,4 % des Gesamtnetzes der österreichischen Eisenbahnen.

Auf Lokalbahnen entfallen 6196 km, wovon 3708 km im Staatsbahnbetriebe sind. Das größte Lokalbahnnetz hatte das Kronland Böhmen (1967 km).

Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgleisigen Strecken betrug Ende 1901: 2848 km (gegen 2779 km im Jahre 1900) oder 14,55 (14,41) % der Länge sämtlicher Eisenbahnlinien. Von der Gesamtlänge der zwei- und mehrgleisigen Strecken im Jahre 1901 entfallen 885 km = 31,06 % auf die Staatsbahnen, 1958 km = 68,73 % auf die Privatbahnen und 6 km = 0,21 % auf die ausländischen Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete. Von der gesamten Länge der Staatsbahnen sind 7,74 %, von jener der Privatbahnen 24,31 % und von der der ausländischen Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete 6,05 % mit zwei oder mehr Gleisen versehen.

Von der Gesamtlänge aller innerhalb der Grenzen des österreichischen Staatsgebietes einschließlich des Fürstentums Liechtenstein befindlichen Eisenbahnen mit 19562 km entfallen 19344 km auf Eisenbahnen mit Adhäsionsbetrieb, 17 km auf Eisenbahnen mit Zahnstangenbetrieb, 77 km auf Eisenbahnen mit gemischtem Betriebe (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb) und 124 km auf Dampfstraßenbahnen. Nach der Spurweite verteilt sich die angegebene Gesamtlänge auf vollspurige Bahnen mit 18780 km oder 96 % und auf schmalspurige Bahnen mit 782 km oder 4 %. Von den schmalspurigen Bahnen besitzen 27 km eine Spurweite von 1,106 m, 48 km eine Spurweite von 1 m und 706 km eine solche von 0,760 m.

Im Jahre 1901 standen die Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete mit Ungarn an 18 Punkten, mit dem Okkupationsgebiete (Bosnien und Herzegowina) an 2 Punkten und mit dem übrigen Auslande an 50 Punkten in Verbindung (hierbei erscheinen jene Anschlußstationen, von welchen aus der Anschluß nach zwei verschiedenen Richtungen erfolgte, doppelt gerechnet). Von letzteren Anschlüssen entfallen auf

Preußen 15, Sachsen 14, Bayern 10, Rußland 4, Italien 4, Schweiz 2 und Rumänien 1.

Von der Gesamtlänge des Bahnkörpers entfielen Ende 1901: 78,93 % auf geneigte Strecken; die Länge der geraden Bahnstrecken betrug 61,99 % der Gesamtlänge. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2886 Bahnhöfe, 1499 Haltestellen und 3075 Telegraphenstationen mit Schreib- und Sprechapparaten vorhanden.

Die während des Berichtsjahres für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen aufgelaufenen Kosten belaufen sich auf 52 724 796 Kr., d. i. für 1 km Baulänge auf 2735 Kr. Das für sämtliche Staatsbahnen und für die vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen aufgebrachte Anlagekapital betrug Ende 1901: 2859 Millionen Kronen (gegenüber dem Vorjahre + 0,66 %) und setzt sich aus folgenden Posten zusammen: Baudotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 477 000 000 Kr., Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 473 000 000 Kr., zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 1087 Millionen Kronen, kapitalisierte Rente 283 000 000 Kr. und sonst beschafftes Kapital 39 000 000 Kr. Von der vorbezifferten Gesamtsumme des aufgebrachten Kapitals sind 159 000 000 Kr. (+ 6,17 %) getilgt. Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen bezifferte sich auf 4229 Millionen Kronen (+ 2,68 %), von welchem Betrage zu Ende des Gegenstandsjahres 362 000 000 Kr. (+ 6,81 %) getilgt waren. Dieses Anlagekapital von 4229 Millionen Kronen zerfällt in 920 000 000 Kronen Stammaktien, 78 000 000 Kr. Prioritätsaktien und 3069 Millionen Kronen Prioritätsobligationen und sonst beschafftes Kapital im Betrage von 162 000 000 Kr. Als noch zu emittierendes Anlagekapital verblieben Aktien im Betrage von 7 690 000 Kr. und Prioritätsobligationen im Betrage von 92 810 000 Kr.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr auch im Jahre 1901 eine wesentliche Vermehrung. Während die Betriebslänge der Eisenbahnen um 1,68 % zunahm, betrug die Vermehrung der Lokomotiven 3,04 %, der Personenwagen 2,68 % und der Lastwagen 4,25 %. Im ganzen waren 5526 Lokomotiven, 11 820 Personenwagen und 123 083 Lastwagen vorhanden. Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen Ende 1901 898 860 000 Kr.; diese weisen gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um 4,6 % auf. Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im Gegenstandsjahre 49 210 000 Kr. (gegen 1900 + 8,89 %) verausgabt.

Im Personenverkehr wurden im Gegenstandsjahre im ganzen 169 580 000 Personen befördert. Die geförderten Personenkilometer betrugen 5328 Millionen; das Kilometer Betriebslänge wurde daher durchschnittlich von 276 509 Personen (Staatsbetrieb 228 936, Privatbetrieb 343 512) befahren. Im Vergleiche zum Jahre 1900 wurden um 7,26 % (Staatsbetrieb 11,04 %, Privatbetrieb 3,4 %) mehr Personen befördert, d. i. für 1 km Betriebslänge + 5,32 % (Staatsbetrieb 8,2 %, Privatbetrieb 2,23 %). Die ausschlaggebende Bedeutung der III. Wagenklasse erhellt daraus, daß von der Gesamtzahl der beförderten Personen auf die I. Klasse 0,68 %, auf die II. Klasse 6,86 %, auf die III. Klasse 89,99 %, auf die IV. Klasse (nur bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec bestehend) 0,08 % und auf Militärpersonen 2,39 % entfallen. Durchschnittlich hat jeder Reisende 31,39 km zurückgelegt. Von den bewegten Plätzen in den Personenwagen waren durchschnittlich 26,22 % besetzt.

Auch der Güterverkehr erfuhr im Jahre 1901 eine absolute Zunahme. Im ganzen wurden 120 510 000 t (hiervon Staatsbetrieb 41 100 000 t) befördert und 11 159 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt; jedes Betriebskilometer wurde durchschnittlich von 575 130 t (Staatsbetrieb 415 012 t, Privatbetrieb 800 465 t) befahren. Gegenüber dem Jahre 1900 betrug die Zunahme der beförderten Gütermenge insgesamt 1,81 % (Staatsbetrieb 3,56 %, Privatbetrieb 0,18 %); hingegen wurde für das Kilometer Betriebslänge um 3,77 % weniger (Staatsbetrieb + 0,84 %, Privatbetrieb — 0,85 %) befördert. Desgleichen ist die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer (absolut genommen) um 0,27 % (Staatsbetrieb + 2,26 %, Privatbetrieb — 1,14 %) gestiegen, jedoch für das Kilometer Betriebslänge berechnet um 1,53 % (Staatsbetrieb — 0,42 %, Privatbetrieb — 2,17 %) gefallen.

Von sämtlichen frachtpflichtigen Gütern hat jede Tonne durchschnittlich 89,65 km (gegen 91,30 km im Jahre 1900) zurückgelegt; hinsichtlich der einzelnen Klassen der Güter stellt sich die zurückgelegte Strecke wie folgt: Eilgüter 111,32 km, Stückgüter 97,84 km und Wagenladungsgüter 88,89 km.

Die Betriebseinnahmen der österreichischen Bahnen beliefen sich im Jahre 1901 auf 633 000 000 Kr. (= 32 588 Kr. für 1 km (davon 264 010 000 Kr. = 23 165 Kr. für 1 km auf die Eisenbahnen im Staatsbetriebe und 369 000 000 Kr. = 45 967 Kr. für 1 km auf die Privatbahnen).

Von den Verkehrseinnahmen sämtlicher Bahnen entfielen 25,66 % auf den Personen- und 74,34 % auf den Güterverkehr, und von ersterem wieder 5,67 % auf die I. Wagenklasse, 19,37 % auf die II., 72,11 % auf die III. und 0,10 % auf die IV. Wagenklasse sowie 2,75 % auf Beförderung von Militärpersonen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr verteilen sich mit 4,52 % auf Eilgüter, 13,18 % auf Frachtstückgüter, 79,88 % auf Wagenladungsgüter, 0,06 % auf Regiegüter und 2,36 % auf lebende Tiere.

Die Betriebsausgaben betrugen insgesamt 444 000 000 Kronen (Staatsbetrieb 207 000 000 Kr., Privatbetrieb 237 000 000 Kronen). Im Vergleiche zum Jahre 1900 ergab sich bei den Betriebseinnahmen sämtlicher Bahnen eine Steigerung um 0,86 % und bei den Betriebsausgaben eine solche um 4,06 %.

Der Betriebsüberschuß der Eisenbahnen stellte sich insgesamt auf 189 000 000 Kr. (gegen 203 000 000 Kr. im Vorjahre) und für 1 km Betriebslänge auf 9743 Kr. (Staatsbetrieb 5038 Kr., Privatbetrieb 16 428 Kr.) gegen 10 633 Kr. (Staatsbetrieb 5082 Kr., Privatbetrieb 18 396 Kr.) im Jahre 1900. Es ergibt sich somit eine durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals von 2,95 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 1,94 %, Lokalbahnen 1,60 %, Privatbahnen 3,87 %), gegen 3,22 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 1,97 %, Lokalbahnen 1,43 %, Privatbahnen 4,36 %) im Jahre 1900.

Die Gesamtzahl der im Gegenstandsjahre beim Eisenbahnverkehre vorgekommenen Unfälle stellte sich auf 2075 (— 17 gegenüber dem Jahre 1900). Bei diesen Unfällen verunglückten 243 Reisende (unverschuldet 104, infolge eigener Schuld 139), von welchen 11 getötet wurden. Auf je 1 000 000 Reisende entfielen 1,43 Verunglückungen und auf je 1 000 000 Personenkm 0,05 verunglückte Reisende.

Der Personalbestand bei sämtlichen Eisenbahnen umfaßte 97 866 Angestellte, und zwar: 18 922 Beamte, 12 745 Unterbeamte, 1956 weibliche Bedienstete und 64 243 Diener; außerdem waren im Jahresdurchschnitt 111 386 Arbeiter im Taglohne beschäftigt. An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden im ganzen 246 990 000 Kr. verausgabt. Für das Personal der Eisenbahnen bestanden im Gegenstandsjahre 25 Pensions-, 21 Kranken- und 28 sonstige Versorgungskassen, welche zusammen ein Vermögen von 187 810 000 Kr. besaßen. Bei den Pensionskassen gelangten 16 910 000 Kr. für Pensionen und Provisionen und bei den Krankenkassen 3 790 000 Kr. für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen zur Auszahlung.

Der preußische Eisenbahnetat in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.

Im Anschluß an unsere Mitteilungen in Nr 13 d. Ztg. tragen wir aus den Ausführungen des Staatsministers Budde vom 10. d. M. noch folgendes nach:

Sein Grundsatz sei, in erster Linie durch die Eisenbahnen die wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu pflegen; ein großes, flottes, billiges Verkehrsinstitut müßten die Eisenbahnen sein, daneben allerdings sei es auch geboten, daß sie der allgemeinen Verwaltung einen genügenden Ertrag abwürfen; man dürfe bei der Eisenbahn nicht an falscher Stelle sparen. In schlechten Jahren solle man daher zwar alles weglassen, was nur Annehmlichkeiten betreffe, aber nichts, was auf die Betriebssicherheit irgendwelchen Einfluß habe. Die Betriebssicherheit müsse zunächst ausgestaltet werden; bei der Durchbildung der Organisation und bei der Fortführung der Verstaatlichung folge er alten Überlieferungen. Maßregeln zur Verbesserung des Fahrplans seien ergriffen; der unruhige Gang der Züge in manchen Strecken müsse beseitigt werden; dies solle geschehen teils durch Verbesserung des Oberbaues, teils durch andere Wagen. Bei der Bemessung der Ausgaben hätten viele Posten abgesetzt werden müssen. Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten habe sich im allgemeinen bewährt. Der Personenverkehr sei allerdings trotz dieser Tarifermäßigung nicht in dem Maße gestiegen wie in den früheren Jahren. Das liege aber wohl in den wirtschaftlich schlechten Zeiten, an dem schlechten Wetter während der Sommermonate und daran, daß im Jahr vorher die Pariser Weltausstellung einen erheblichen Ertrag gebracht habe. Allerdings stehe demgegenüber ein Mehrertrag infolge der Düsseldorfer Ausstellung, der sich auf 4 000 000 Mark schätzen lasse. Wegen der Frage der Beschaffung großer Güterwagen habe er eine Konferenz der Industriellen in Oberschlesien und dem Ruhrrevier veranstaltet und habe sich auf Grund der gefaßten Beschlüsse entschlossen, 200 Wagen aus Preßstahl mit 20 t Tragfähigkeit in Bestellung zu geben, um damit Proben im großen zu beginnen. In Oberschlesien sollten

Wagen mit 30 t Tragfähigkeit eingestellt werden, aber es sei nicht angängig, den Beziehern solcher großen Wagen Tarifermäßigungen zu gewähren. Dadurch würden die kleinen Werke allzusehr geschädigt. Die Bezieher der großen Wagen hätten ohnehin genügend Vorteile. Die Verträge über Schienen- und Schwellenlieferung seien von ihm gekündigt worden. Er habe jetzt einen neuen Vertrag abgeschlossen mit wesentlich niedrigeren Preisen, nämlich von 112 ℳ für 1 t eiserner Schienen und 105 ℳ für 1 t eiserner Schwellen. Der Vertrag über Kohlen laufe am 1. April d. J. ab. Die neuen Verträge seien noch nicht vollständig fertig. Voraussichtlich würde sich 1 t aber 50 ₰ billiger stellen. Ebenso seien die übrigen Materialien zu guten Preisen beschafft.

In bezug auf den elektrischen Betrieb werde im Mai oder Juni die neue Probestrecke Berlin-Groß-Lichterfelde-Ost voraussichtlich eröffnet werden. Auch an anderen Orten würden wahrscheinlich Versuche im großen vorgenommen werden. Bei den elektrischen Schnellbahnen seien recht günstige Ergebnisse erzielt. Es sei aber noch die Legung eines schweren Oberbaues erforderlich; auf diesen neuen Strecken sollten dann auch die neuen Heißdampflokomotiven erprobt werden. Preußen stehe mit den Versuchen an der Spitze. Die elektrische Beleuchtung habe sich in den D-Zügen, wo sie vorhanden sei, recht gut bewährt, nur sei sie außerordentlich teuer und habe den Nachteil, daß sie von der Lokomotive abhänge. Auf der Masse der Züge würde Gasbeleuchtung auch ferner beibehalten werden müssen. Die elektrische Streckenblockung werde immer weiter ausgedehnt; man werde jetzt zur vierfeldrigen statt der zweifeldrigen Blockung übergehen. Auch würden an den Hauptstrecken alle Streckenwärterhäuschen mit Fernsprechapparaten versehen. Zur Deckung liegengebliebener Züge dienen rotleuchtende Magnesiumfackeln; die Zahl der Unfälle sei ständig zurückgegangen. Die Sanitätszüge seien überall eingestellt, aber zum Glück noch niemals im Ernstfalle benutzt worden. Die Eingliederung der Main-Neckarbahn habe sich sehr gut gemacht. Die Kostenersparnisse seien über die veranschlagte Summe hinausgegangen. Man werde dort auch bald die IV. Klasse einführen.

Auf eine Anfrage aus dem Kreise der Kommission über die Stellung des Ministers zur Entwicklung der Wasserstraßen erwiderte er, er sei nicht nur Eisenbahnminister, sondern Verkehrsminister im allgemeinen, er stehe auf dem Boden der Entwicklung der Wasserstraßen, aber selbst wenn er nicht auf diesem Standpunkt stände, würden ihn die Verhältnisse zwingen, Wasserstraßen zu bauen. Die Gestehungskosten der Eisenbahnen müßten nach Möglichkeit vermindert werden. So billige Fracht, wie notwendig sei, könnten die Eisenbahnen nicht gewähren. Er habe bei seinen Reisen im Lande gefunden, daß überall der gleiche Wunsch nach Ausbau der Wasserstraßennetze bestehe. Die Vorbereitungen seien in vollem Gange, doch könnten sie noch nicht abgeschlossen werden, weil zum Teil eine andere Linienführung für die Kanäle vorgesehen werden müßte.

Die Beratung der Budgetkommission wurde am 12. d. M. fortgesetzt. Staatsminister Budde äußerte sich zunächst zum Personaletat. Er bezeichnete es als besonders erfreulich, daß es ihm gelungen sei, im Etat 304 neue Stellen für Eisenbahnsekretäre vorzusehen, wiewohl die Königliche Staatsregierung in diesem Jahre mit Rücksicht auf die ungünstige Finanzlage im allgemeinen außerstande gewesen sei, mit Einkommensverbesserungen für einzelne Beamtenklassen vorzugehen. Die Lage der Anwärter für Eisenbahnsekretärstellen sei allerdings eine außergewöhnlich ungünstige, da noch zahlreiche Beamte sich in der Stellung von Bureaudiätaren befänden. Durch die Bewilligung der beantragten 304 neuen Stellen würden alle Bureaudiätare, die in den Jahren 1894 und 1895 die erwähnte Prüfung abgelegt hätten, in etatsmäßige Beamtenstellen einrücken. Er freue sich, die Wünsche dieser Beamten erfüllen zu können, und er hoffe, daß die Eisenbahnbeamten in diesem Erfolge die Fürsorge der Staatseisenbahnverwaltung anerkennen würden. Die Stellenvermehrung rechtfertige sich durch die Ersparnisse, welche die Staatskasse durch die Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung erfahren habe. Ein sachliches Bedürfnis für eine derartige Stellenvermehrung habe nicht vorgelegen; deshalb hätten diese neuen Stellen auch nur als künftig wegfallend bezeichnet werden können.

Auf die Anfrage, wie sich die Organisation des technischen Telegraphenwesens bewährt habe, bemerkte der Herr Minister, daß der Grundgedanke der Organisation der gewesen sei, die gesamten Dienstobliegenheiten des technischen Telegraphenwesens auf diejenigen Stellen zu übertragen, die für die Durchführung des geordneten Betriebs und für die sichere Unterhaltung der übrigen dem Betrieb dienenden Anlagen berufen seien. Demgemäß seien die Geschäfte der früheren Telegrapheninspektionsvorstände teils den Eisenbahndirektionen, teils den Betriebsinspektionsvorständen übertragen worden. Die Telegraphenmeistereien seien aufgehoben und die Bahnmeister mit der laufenden Unterhaltung der Telegraphen- und elektrischen Sicherungsanlagen betraut. Die Organisation habe sich durchaus bewährt.

Auf Klagen, die über die unzulängliche Besoldung der Bahnärzte erhoben wurden, teilte der Minister mit, daß er bereits Veranlassung genommen habe, die Verhältnisse der Bahnärzte einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Er sei der Auffassung, daß die Eisenbahnverwaltung auf die Anstellung tüchtiger und zuverlässiger Bahnärzte den größten Wert legen müsse. Demgegenüber halte er es für seine Pflicht, auch für eine angemessene Besoldung dieser Ärzte Sorge zu tragen. Im einzelnen schwebten noch die angestellten Ermittlungen. Gegen die an einzelnen Orten angeregte freie Ärztewahl hege er die ernstesten Bedenken, aber auch diese Frage unterliege zur Zeit einer nochmaligen Prüfung.

In der weiteren Verhandlung kam es zu längeren Auseinandersetzungen darüber, daß das Syndikat die Schienen zu niedrigeren Preisen nach dem Auslande verkauft als an inländische Abnehmer. Der Minister verteidigte diese Praxis, die gerade im Interesse der Arbeiter liege. Ohne diese Möglichkeit, den Überschuß der Erzeugnisse nach dem Auslande abzustoßen, würden Produktionsbeschränkungen herbeigeführt werden müssen, und da die Werke nun einmal in der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit vorhanden sind, würden dadurch die Produktionskosten wachsen. Der Minister kam auf seine Mitteilungen zurück, daß er die Preise für Schienen um 4 ℳ heruntergedrückt habe. Preußen erhalte gegenwärtig die Schienen am billigsten. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat die Schienen für durchschnittlich 119 ℳ gekauft, Württemberg für 120, Baden für 123, Bayern für 127 und Sachsen für 134 ℳ. Die Privatbahnen hätten annähernd dieselben Preise anlegen müssen. Der Minister lieferte sodann noch ein reiches statistisches Material, aus dem sich ergab, daß die Schienenpreise vor der Bildung des Schienenkartells großen Schwankungen unterlegen hätten, beispielsweise von 156 ℳ im Jahre 1882/83 auf 135 ℳ im Jahre 1886/87 und 116 ℳ für 1 t im Jahre 1889/90 gesunken, im Jahre 1891/92 aber wieder auf 142 ℳ gestiegen seien. Erst seit der Bildung des Schienenkartells zeigten die Preise eine gewisse Beständigkeit mit einem niedrigsten Stande von 108 ℳ für 1 t in den Etatsjahren 1894/95 und 1895/96 und einem höchsten Stande von 118 ℳ für die Etatsjahre 1899, 1900 und 1901. Gerade diese letzten Preise seien aber für die preußischen Staatsbahnen von außergewöhnlichem Vorteil gewesen, da die Weltmarktpreise zu gleicher Zeit wesentlich höher, bis 170 ℳ, gestiegen seien. Die Ständigkeit in den Preisen sei für alle Beteiligten vorteilhaft, erleichtere insbesondere dem Staate eine geordnete Finanzwirtschaft. Im allgemeinen glaube er, daß die Staatseisenbahn-Verwaltung dem Kartelle gegenüber sich die richtige Stellung gewahrt und es wohl vermieden habe, sich von diesem „machen" zu lassen.

Auf eine Anfrage, weshalb nur ein Betrag von 15 000 000 ℳ für Betriebsmittelbeschaffung angefordert sei, wies der Minister darauf hin, daß es keineswegs seine Absicht sei, sich mit einem Betrage von 15 000 000 ℳ für die Betriebsmittelvermehrung zu begnügen, vielmehr sei in Aussicht genommen, aus dem beim Ausgleichsfonds zu bildenden Dispositionsfonds 20 000 000 ℳ für Betriebsmittelbeschaffung zu verwenden. 10 000 000 ℳ würden aus diesem Fonds, falls er bewilligt werde, für Grunderwerbungen und sonstige Meliorationszwecke zur Verfügung stehen.

Der Minister erklärte in der weiteren Beratung, eine so eingehende Statistik, wie sie in der bekannten Schrift des Dr Zimmermann verlangt sei, gehe weit über den schon großen Rahmen der amtlichen Statistik hinaus. Es handle sich um 360 000 Beamte. Er teilte mit, daß zur Beaufsichtigung des Dienstes in allen seinen Zweigen eine Anzahl von Kommissionen ernannt seien, die aus Verwaltungsbeamten, aus Betriebstechnikern und aus Maschinentechnikern des Ministeriums beständen. Die Mitglieder dieser Kommissionen reisen zu plötzlichen Besichtigungen im Lande umher, ohne daß die Präsidenten der Direktionen vorher davon benachrichtigt würden; erst am Tage der Abreise dieser Kommission erhalten sie telegraphisch die Meldung. Die Kommissionen sollen sich über den Dienst, die Arbeitsstätten usw. unterrichten. Der Minister hat an einer solchen Überraschungskommission in Guben persönlich teilgenommen. Alle acht Tage erhält er von diesen Kommissionen einen Bericht. Die Mitglieder der Kommissionen sollen sich mit Arbeitern und Beamten in Verbindung setzen. Die Eisenbahnpräsidenten erhalten die Befunde übersandt mit der Verfügung auf Abstellung der Beschwerden. Dieses Vorgehen erklärte der Minister für eine bessere Sozialpolitik, als die von Zimmermann gewünschte Art; es entspräche das auch dem Verfahren bei den Militärbehörden.

Auf eine Anfrage wegen einer beabsichtigten veränderten Abgrenzung zwischen den Eisenbahndirektionen Mainz und Frankfurt a. M. wies der Minister überzeugend nach, daß die zur Sprache gebrachten Befürchtungen wegen veränderter Leitung des Verkehrs und Benachteiligung der Verkehrsbeziehungen von Nassau, im besonderen von Wiesbaden sowie von Frankfurt a. M. gänzlich unbegründet sind. Es handele sich nur um eine betriebstechnische Änderung der Direktionsbezirke, die mit wirtschaftlichen Fragen nichts zu tun habe.

Endlich beschäftigte sich die Kommission mit dem Neubau des Bahnhofes in Homburg v. d. H. Dieser hat im vergangenen Jahre bekanntlich zu lebhaften Erörterungen im Landtag geführt. Das Abgeordnetenhaus hat dann die Staatsregierung aufgefordert, den mit 5 400 000 ℳ abschließenden Kostenanschlag nochmals daraufhin zu prüfen, ob Ermäßigungen des Anschlages möglich seien. Bei der erneuten Durcharbeitung des Entwurfs ist es gelungen, nicht nur den neuen Bahnhof der Stadt beträchtlich näher zu rücken, sondern auch die Baukosten auf den Betrag von 4 690 000 ℳ zu ermäßigen. Regierungsseitig wurde im einzelnen nachgewiesen, worin die Ermäßigungen beständen.

Beim Bezirk der Eisenbahndirektion zu Altona ist besonders bemängelt worden, daß auf der zweigleisigen Strecke Flensburg-Vamdrup keine Schnellzüge zwischen Flensburg und der dänischen Grenze verkehren, obwohl die Dänen von und nach der Grenze solche Schnellzüge gehen ließen. Im Norden an der Grenze, wo manche Deutsche sich ansiedelten, fehlte es an einer Eisenbahnstation. Der Minister sagte wohlwollende Prüfung dieser Beschwerde zu. — Der neue Bahnhof in Leipzig ist insgesamt auf 123 123 000 ℳ veranschlagt. Preußen beteiligt sich an diesem Bau mit insgesamt 52 500 000 ℳ, Sachsen mit rund 53 000 000 ℳ, Leipzig mit $17^1/_3$ Millionen. Der Grunderwerb erfordert 13 000 000 ℳ und soll sehr günstig abgeschlossen sein. — Zur Herstellung eines selbständigen Bahnkörpers für die Ostfriesischen Küstenbahnen von Emden bis Norden und der Einführung des Hauptbahnbetriebes sind 3,7 Millionen Mark veranschlagt und in den Etat 300 000 ℳ davon eingesetzt. Diese 32,1 km lange Eisenbahn hat nur auf der 5,8 km langen Strecke vom Ausgange aus dem Bahnhofe Emden bis Hinterstraße einen eigenen Bahnkörper, im übrigen liegt sie auf der Landstraße; sie wird als Nebenbahn betrieben. Die Personenzüge, die der Beförderung der Reisenden nach den Seebädern Norderney, Juist, Langeoog und Spikeroog dienen, fahren demgemäß nur mit 30 km Geschwindigkeit in der Stunde, an einigen Wegeübergängen mit 20 km die Stunde, was die Bahnverwaltung abstellen möchte. Da von den Interessenten Bedenken gegen diesen Bahnumbau und seine Folgewirkungen erhoben wurden, so wurde die Beschlußfassung über die Position ausgesetzt. Im übrigen wurde das Extraordinarium bewilligt; der Baubericht und die Rechenschaftsberichte wurden durch Kenntnisnahme erledigt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anordnung von Lichtschützern in den Wagen III. Klasse.** Nach einem neuerlichen Erlasse des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten erhalten die neuen und auch die bereits in Bestellung gegebenen Personenwagen mit Ausnahme der für den Vorortverkehr bestimmten Wagen in den Abteilen III. Klasse Gasbeleuchtungslaternen mit Dunkelstellbähnen und Lichtschützern aus blauem Wollstoff. Ebenso werden die vorhandenen vierachsigen Abteilwagen, soweit dieses noch nicht der Fall ist, mit Lichtschützern aus Wollstoff ausgerüstet. Auch sollen die Abteile III. Klasse der vorhandenen dreiachsigen Wagen mit Lichtschützern einfachster Anordnung ausgestattet werden.

— **Abgabe von Tarifen an Dritte.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat es als unzulässig gerügt, daß in einem Falle ein Gütertarif an das Publikum käuflich nicht hat abgegeben werden können, weil der Vorrat vergriffen war. In Verfolg eines früheren Erlasses veranlaßt der Minister daher in einem neueren Erlasse die Königlichen Eisenbahndirektionen, künftighin auf eine ausreichende Bemessung der Druckauflage von Tarifen Bedacht zu nehmen und erforderlichenfalls die Umrechnung und Neuausgabe der Tarife so zu beschleunigen, daß den Anforderungen des Publikums jederzeit entsprochen werden kann.

— **Die Übertragung des Betriebes einer Kleinbahn vom ursprünglichen Konzessionar auf einen Dritten** wird durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 15. Januar d. J. dahin geregelt, daß eine solche Übertragung, welche nach § 2 des Kleinbahngesetzes als eine wesentliche Änderung des Unternehmens zu betrachten ist, nur mit besonderer Genehmigung der kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörden (des Regierungspräsidenten und der betreffenden Königlichen Eisenbahndirektion) erfolgen kann. Demgemäß ist forthin in die Genehmigungsurkunden für Kleinbahnen eine Bestimmung folgenden Wortlauts aufzunehmen: „Die Übertragung der aus dieser Genehmigung sich ergebenden Rechte und Pflichten an einen anderen Unternehmer ist nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden zulässig." Anders ist die Sachlage zu beurteilen, wenn ein Vertrag über Betriebsleistungen die konzessionsmäßigen Rechte und Pflichten des Kleinbahnkonzessionars unberührt läßt. Ein Vertrag dieser Art, der sich hauptsächlich auf die finanzielle Seite der Betriebsverwaltung erstreckt, kann als ein ausschließlich privatrechtliches Abkommen für den Verkehr mit den kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörden nicht in Betracht kommen. Eine Berücksichtigung müssen aber auch Verträge dieser Art erfahren, wenn die in Rede stehenden Betriebsleistungen von einer nach dem Gesetze vom 3. November 1838 konzessionierten Eisenbahngesellschaft oder von einem Unternehmer übernommen werden sollen, der bereits benachbarte Kleinbahnen besitzt oder betreibt, und wenn das letztere Vorgehen vermuten läßt, daß eine Verschmelzung mehrerer getrennt genehmigter Kleinbahnen beabsichtigt ist, deren Zusammenschluß bei ihrer Zulassung nicht berücksichtigt war. Es ist deshalb in solchen Fällen, sofern die Übertragung von Betriebsleistungen nicht schon bei der ersten Zulassung der Kleinbahn zugelassen war, die Entscheidung des Ministers einzuholen.

— **Vereinfachtes Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgüter auf Eisenbahngüterkarte.** Das für den Verkehr zwischen Berlin Stettiner Bahnhof und Stettin, Greifswald und Stralsund bereits eingerichtete vereinfachte Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgut wird vom 1. März d. J. ab auch für andere Verkehrsbeziehungen eingeführt werden. Die wesentlichste Neuerung des Verfahrens besteht darin, daß an Stelle des Frachtbriefs eine Eisenbahngüterkarte tritt und die Fracht, Nebengebühren und Nachnahmen unter Fortfall der Kartierung durch Marken verrechnet werden. Für das Verfahren sind regelmäßig oder zeitweise in größerer Menge aufgelieferte Sendungen, wie Bier, Brot, Hefe, Butter, Fische, Obst, Gemüse usw., in Betracht zu ziehen. Die Vorteile des neuen Abfertigungsverfahrens werden insbesondere darin bestehen, daß es durch die bedeutende Verminderung der Rechnungs- und Abfertigungsarbeiten ermöglicht wird, die Sendungen auf der Versandstation später aufzuliefern und am Bestimmungsorte schneller auszugeben. Den Versendern, die sich zur Auflieferung ihrer Sendungen mit Güterkarte bereit erklärt haben, wird der erste Bedarf an Karten in beschränkter Zahl kostenfrei überlassen werden.

— **Reform der Personentarife.** Die Verkehrskommission des deutschen Handelstags beschloß, dessen Ausschuß zu empfehlen, er möge die Ansicht aussprechen, daß eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der Personentarife im Deutschen Reich dringend wünschenswert sei, auch wenn eine Verbilligung im großen und ganzen mit Rücksicht auf die gegenwärtige Finanzlage der in Betracht kommenden Staaten zur Zeit nicht damit verbunden werden könne. Mit den Einzelheiten der von der Handelskammer zu Bielefeld und von anderen Seiten gemachten Vorschläge soll sich die Kommission in einer späteren, vielleicht im Anschluß an die bevorstehende Vollversammlung stattfindenden Sitzung beschäftigen. Im Hinblick hierauf spricht der Vorstand des deutschen Handelstages den Wunsch aus, von Mitgliedern des deutschen Handelstages, die noch nicht über jene Vorschläge beraten und das Ergebnis ihrer Beratung mitgeteilt haben, weitere eingehende Äußerungen darüber zu erhalten. In der Kommissionssitzung wurde gegenüber der Bemerkung, daß der Zeitpunkt für die Behandlung der Frage der Personentarifreform angesichts der ungünstigen Staatsfinanzen nicht vorteilhaft sei, ausgeführt, daß dieser Gesichtspunkt für das Streben nach Vereinheitlichung und Vereinfachung der Tarife von geringerer Bedeutung sei und für die Behandlung der Frage umsomehr Anlaß vorliege, als die sächsische Regierung den Entschluß, ihrerseits mit der Reform vorzugehen, kundgegeben habe.

— **Betriebseröffnung.** Am 16. d. M. ist im Bezirk der Eisenbahndirektion Altona die 2,55 km lange, als Hauptbahn betriebene zweigleisige Güterüberführungsbahn vom Rangierbahnhofe Rothenburgsort über den Oberhafen nach dem Bahnhofe Hamburg H. eröffnet worden.

— **Ostpreußische Südbahn.** Die außerordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft, in welcher über das Verstaatlichungsangebot Beschluß gefaßt werden soll, wird jetzt auf den 6. März d. J. einberufen. Die Firmen S. Fränkel und Strobel & Cie in Berlin haben, wie die B. B.-Ztg. erfährt, unter Hinterlegung von mehr als dem zwanzigsten Teil des Aktienkapitals den Antrag gestellt, daß über das Verstaatlichungsangebot eine getrennte Abstimmung zwischen den Stammaktien und Stammprioritätsaktien stattzufinden habe.

— **Bayerischer Eisenbahnrat.** Unter dem Vorsitz des Generaldirektors v. Ebermayer fand am 10. d. M. die 51. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrats statt. In dieser gab die Frage der Gewährung der Reexpeditionsbefugnis an die Lagerhäuser in Freilassing und Ichenhausen Anlaß zu einer längeren Besprechung. Es wurde dabei auf die Grundsätze hingewiesen, die hinsichtlich der Zulassung reexpeditionsbegünstigter Lagerhäuser seinerzeit aufgestellt worden seien und nach denen das erforderliche Verkehrsbedürfnis bei solchen Stationen nicht als gegeben anzunehmen sei, die einen Jahresumschlag von weniger als 300 Wagen der betreffenden Güter haben. Diese Voraussetzung sei bei beiden Lagerhäusern nicht erfüllt und es seien daher, da an den aufgestellten Grundsätzen festgehalten werden müsse, beide Gesuche abzulehnen. Bezüglich des Lagerhauses in Freilassing wurde im besonderen von verschiedenen Seiten geltend gemacht, daß es bei der geographischen Lage von Freilassing vornehmlich zur Erleichterung der Einfuhr ausländischen Getreides dienen werde, was nicht im Interesse der bayerischen Landwirtschaft liege. Bei der Abstimmung wurde jedoch die Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung an die beiden Lagerhäuser vom Eisenbahnrat in seiner Mehrheit begutachtet.

Bei der sich anschließenden Beratung des Entwurfs der Sommerfahrordnung 1903 wurde von der Vertretung der Generaldirektion hervorgehoben, daß auch für diese Fahrordnung mit zwingender Notwendigkeit auf Ersparung von Zügen in dem gleichen Umfange wie in der vorigen Sommerfahrordnung Bedacht genommen werden müsse und daß unter diesem Gesichtspunkte der Entwurf aufgestellt sei. Die in den letzten Monaten bemerkbaren Anzeichen einer mäßigen Verkehrsbesserung versetzten die Eisenbahnverwaltung noch nicht in die Lage, von den aus dringenden finanziellen Rücksichten gebotenen Einsparungen abzusehen; es müsse vielmehr daran umsomehr festgehalten werden, als nach den gemachten Erfahrungen die Einschränkung der Zahl von Zügen eigentliche wirtschaftliche Nachteile nicht zur Folge gehabt habe. Dieser Standpunkt und das Vorgehen der Eisenbahnverwaltung fand auch aus der Mitte des Eisenbahnrats Zustimmung und wurde die für die kommende Sommerfahrordnung in Aussicht genommene Einsparung von Zügen als notwendig und gerechtfertigt erachtet. Hierauf wurde der Entwurf im einzelnen durchberaten und alsdann endgültig festgesetzt.

— **Motorwagen bei den sächsischen Staatsbahnen.** Mit der schon erwähnten Einstellung von Motorwagen bei den sächsischen Staatsbahnen wird voraussichtlich am 1. Mai d. J. begonnen werden. Zunächst sollen zwei Motorwagen in Betrieb genommen werden, und zwar ein Daimler- und ein Serpolletwagen. Die Beschaffung eines dritten elektrischen Motorwagens mit Akkumulatorenbetrieb ist zwar beabsichtigt, doch steht noch nicht fest, wann dieser Wagen in Betrieb genommen wird. Der Daimlerwagen wird in Arnsdorf b. Dresden stationiert werden, um planmäßige Fahrten zwischen Bischofswerda, Bautzen und Pirna auszuführen. Der Serpolletwagen soll in Chemnitz stationiert werden, um im Chemnitzer Vorortverkehr zu planmäßigen Fahrten Verwendung zu finden. Die weitere Anschaffung solcher Motorwagen wird von den praktischen Erfahrungen abhängig gemacht werden.

— **Lazarettwagen in Sachsen.** Bei den sächsischen Staatseisenbahnen ist ein Lazarettwagen eingestellt worden, der gleichwie bei den preußischen Staatsbahnen bei Eisenbahnunfällen unverzüglich nach der Unglücksstätte gesendet werden soll. Seine Einrichtungen ermöglichen es, daß verletzten Reisenden an Ort und Stelle die erste ärztliche Hilfe zuteil wird. Der Wagen enthält zwei Räume. Hiervon ist der eine als Operations- und Verbandraum eingerichtet, während der zweite Raum acht bequeme Lagerstätten zur Unterbringung der Verletzten enthält. An den Außenseiten ist der Wagen durch ein rotes Kreuz im weißen Felde gekennzeichnet. Es ist übrigens beabsichtigt, noch mehrere derartige Wagen zu beschaffen und an geeigneten Stationen der sächsischen Staatsbahnen bereit zu halten, um sie vorkommendenfalls schnellstens nach der Unglücksstätte absenden zu können.

— **Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1901.** Dem soeben ausgegebenen Bericht ist über das Ergebnis der Eisenbahnverwaltung und der württembergischen Bodenseedampfschiffahrt folgendes zu entnehmen:

Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahre 1901 die Gesamteinnahmen 56 924 058 *M.* (gegen 56 214 990 *M.* im Vorjahre), die Gesamtausgaben 41 643 349 (39 508 664) *M.* betragen. Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 15 280 709 (16 706 326) *M.* Da der Reinertrag den Etatssatz von 16 300 000 *M.* nicht erreichte, hatte der Eisenbahnreservefonds das Fehlende mit 1 019 291 *M.* zur laufenden Verwaltung abzugeben.

Auf 1 km Betriebslänge kommen:

	1901	1900
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	10 674	10 700 *M.*
desgl. aus dem Güterverkehr	16 861	17 157 „
Betriebsausgaben	19 717	18 377 „
Reinertrag	8 786	10 407 „

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrag von 593 222 789 *M.* hat sich verzinst zu 2,77 % gegen 3,30 % im Vorjahre.

Die eigentliche verzinsliche Eisenbahnschuld betrug am 1. April 1901: 449 221 962 *M.* Der Zinsenbedarf für diese Schuld im Jahre 1901 ist zu 16 368 821 *M.* berechnet. Nach der baren Ablieferung von 15 280 709 *M.* ergibt sich ein Minderbetrag des Reinertrags der Eisenbahnen von 1 088 112 *M.*, gegenüber einem Überschuß über den Zinsenbedarf von 858 669 *M.* im Vorjahre. Durch den erzielten Betriebsüberschuß wird das noch zu verzinsende Anlagekapital zu 3,4 % (gegen 4,04 % im Vorjahre) verzinst, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld und die Pensionslast nicht in Rechnung genommen wird.

Beim Betrieb der Bodenseedampfschiffahrt haben im Jahre 1901 die Gesamteinnahmen 371 549 (374 781) *M.*, die Gesamtausgaben 329 358 (309 012) *M.* betragen. Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 42 191 *M.*, 30 611 *M.* mehr als im Etat vorgesehen. Das Anlagekapital der Bodenseedampfschiffahrt ist berechnet zu 1 802 162 *M.*

— **Reform der Personentarife.** Die Handelskammer in Heilbronn beschäftigte sich in ihrer letzten Sitzung u. a. mit der vom deutschen Handelstag gestellten Frage, ob die Vereinheitlichung und Vereinfachung der Personentarife im Deutschen Reich wünschenswert sei. Die Kammer erklärte diese Vereinheitlichung und Vereinfachung zwar für wünschenswert, aber im jetzigen Zeitpunkte kaum für durchführbar. In Württemberg wenigstens wäre ein dahin gerichtetes Vorgehen gegenwärtig sicher ganz aussichtslos; hier würde eine solche Vereinheitlichung und Vereinfachung eine durchgreifende Reform erfordern, und zu irgend welchen Experimenten seien die dermaligen ungünstigen Erträgnisse der württembergischen Eisenbahnen nicht angetan.

— **Kaiser-Geburtstagsfeiern.** Aus einer großen Anzahl von Orten liegen uns mehr oder weniger ausführliche Berichte über festliche Veranstaltungen aus Anlaß des Geburtstags Sr Majestät des Kaisers vor. Meist waren es die Staatseisenbahnvereine, in deren Kreise die Feiern stattfanden. In Münster i. W. wurde bei dem veranstalteten Festkommers die bevorstehende Gründung eines Eisenbahnvereins bekannt gegeben. Die größte uns gemeldete Ziffer der Beteiligung erreichte die Feier in der Stadthalle zu Mainz, in der sich 3000 Personen, Herren und Damen, zusammenfanden. In Braunschweig vereinigten sich nach vieljähriger Pause zu dieser Feier 1200 Personen, Beamte und Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnen mit ihren Angehörigen. In Halberstadt waren die Beamten und Arbeiter der dortigen Eisenbahn-Werkstätteninspektion mit ihren Familien zum erstenmal zu einer gemeinsamen Feier vereint; auch hier erreichte die Zahl der Teilnehmer 1200, sodaß von dem gesamten Personal sich wohl niemand ausgeschlossen hatte. Auch der dortige Eisenbahn-Männergesangverein nahm an der Feier teil. Aus Elberfeld werden 1600, aus Osnabrück 1500 Teilnehmer gemeldet. In Neunkirchen (Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken) nahm nach der eigentlichen Kaiserrede der aus Saarbrücken herübergekommene Präsident Schwering Anlaß, in einer Ansprache das Andenken des vor kurzem im Dienste verunglückten dortigen Stationsvorstehers Berg zu feiern, eines Mannes, der in treuester Pflichterfüllung und mit hervorragender Tüchtigkeit seines schwierigen, verantwortungsvollen Amtes gewaltet hätte. Die Ansprache leitete dann auf das Pflichtgefühl der Hohenzollernfürsten hinüber, das durch eine Reihe von geschichtlichen Aussprüchen belegt wurde, und klang aus in ein Hoch auf das Zollerngeschlecht. Weitere Festberichte liegen uns vor aus Danzig, Emden, Greifswald, Insterburg, Kattowitz, Kiel, Königsberg, Meiningen, Stolp und Stralsund. Überall war der Verlauf der Feiern ein durchaus harmonischer, überall zeigte sich eine treue vaterländische Gesinnung und ein durch die Gemeinschaft in dieser Gesinnung herbeigeführtes, von dem Geiste der Pflichttreue getragenes kameradschaftliches Zusammenhalten.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern (des Eisenbahnbaufaches) ernannt: die Regierungsbauführer Ewald Henkel aus Schleibnitz (Regierungsbezirk Magdeburg) und Kurt Becker aus Friedensthal (Fürstentum Waldeck). — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Arthur Adler, bisher zur Militärverwaltung beurlaubt, ist der Eisenbahn-

direktinn in Cassel zur Beschäftigung überwiesen. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Michelsohn in Hannover und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Rudolf Weyland in Stettin erteilt worden.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen wurden mit Wirkung vom 1. März d. J. zu Direktionsassessoren befördert: die Eisenbahnassessoren Hans Speckner, Dr Eduard Friedel, Eduard Schmid, Karl Wilhelm List, Friedrich Münz und Friedrich Iblher bei der Generaldirektion; Dr Karl Her und Anton Vorndran bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München; Josef Eser und Theodor Ebermeyer bei jener in Kempten; Georg Reiter und Otto Zintgraf bei jener in Weiden; Karl Neumann bei jener in Nürnberg; Ernst Zeis bei jener in Bamberg; August Stegner bei jener in Ingolstadt; ferner der Vorstand der Betriebswerkstätte Schweinfurt C. B. Emil Leykauf und jener der Betriebswerkstätte Eger Otto Rathmayer sowie Karl Windstoßer bei der Betriebswerkstätte Augsburg. — Berufen wurden der Oberbauinspektor Georg Haberstumpf in Schweinfurt zum Direktionsrat bei der Eisenbahnbetriebsdirektinn Augsburg und der Maschinenoberbauführer Max Schiffler in Eger zum Vorstande der Betriebswerkstätte Nördlingen.

Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen ist seinem Ansuchen entsprechend versetzt worden der Betriebsinspektor Köhrer, Vorstand der Güterstelle Stuttgart, auf die Stelle des Betriebsinspektors in Sigmaringen.

Österreich.

— **Elektrischer Betrieb auf Vollbahnen.** Anläßlich einer im österreichischen Abgeordnetenhause gestellten Anfrage wegen Einführung des elektrischen Betriebs auf den im Bau befindlichen Alpenbahnen teilte der Eisenbahnminister dem Abgeordnetenhause mit, daß die Frage des Ersatzes der Dampfkraft durch Elektrizität für den Bereich des Eisenbahnwesens niederer Ordnung schon jetzt als im wesentlichen gelöst bezeichnet werden könne. Es zeuge hierfür die Tatsache, daß der elektrische Betrieb in den größeren Städten und deren Umgebung nahezu alle anderen Betriebsarten verdrängt und sich zu einer Art Alleinherrschaft aufgeschwungen habe. Minder klar und zum Teil sogar noch recht unsicher liegen dagegen diese Verhältnisse in bezug auf die Nutzbarmachung der Elektrizität für den Betrieb großer, im offenen Gelände gelegener Hauptbahnen. Es wachsen eben die Schwierigkeiten, welche die Lösung der Aufgabe biete, mit der Größe der an die Leistungsfähigkeit der Bahnanlage zu stellenden Anforderungen und mit den Hindernissen, welche — in den gegebenen natürlichen Verhältnissen, namentlich in der Bodenbeschaffenheit und im Klima begründet — dem Bau und Betrieb entgegenstehen. Demgemäß wachse aber auch die Verantwortung, welche angesichts der Wichtigkeit der auf dem Spiele stehenden wirtschaftlichen Interessen den leitenden Dienststellen obliege, sodaß Vorsicht und gründliche Erwägung dringend geboten erscheinen.

Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung nehme im Bewußtsein der Schwierigkeit, dabei aber auch der Wichtigkeit der fraglichen Aufgabe an dem seit geraumer Zeit auf der Tagesordnung stehenden theoretischen und praktischen Studium derselben regen Anteil und verfolge ganz besonders die in anderen Ländern unternommenen Versuche und erzielten Fortschritte mit ungeteilter Aufmerksamkeit.

In diesem Sinne seien zu Ende des abgelaufenen Jahres mehrere höhere technische Beamte des Eisenbahnministeriums nach Oberitalien entsendet worden, um die Veltlinbahn in ihren technischen Einrichtungen auf das eingehendste zu prüfen und auch die Unterlagen für die Beurteilung des finanziellen Erfolges dieser Betriebsform gegenüber jenem des Dampfbetriebs festzustellen.

Das günstige Ergebnis dieser Besichtigung wie auch die aus anderweitigen Wahrnehmungen geschöpfte Überzeugung, daß nunmehr auch für den Bereich des heimischen Staatsbahnnetzes der Frage des elektrischen Betriebs unter Umständen mit Vorteil nähergetreten werden könnte, haben in der Folge das Eisenbahnministerium veranlaßt, an die Ausarbeitung von Entwürfen für den elektrischen Betrieb auf der Arlbergstrecke Landeck-Bludenz und auch auf den neuen Alpenbahnen zu schreiten. Dabei bleiben aber auch andere Linien, wo örtlicher Verhältnisse halber der elektrische Betrieb voraussichtlich mit Erfolg eingeführt werden könnte, nicht außer Acht, so unter anderem die vom böhmischen Braunkohlenbecken ausgehenden Zweiglinien, wo die Verwertung der minderwertigen Braunkohlensorten Vorteile zu bieten verspricht.

Sollte nach Fertigstellung der Pläne und Klarstellung der Kostenfrage der erforderlichen Neuanlagen und Umgestaltungen der elektrische Betrieb in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht sich vorteilhafter stellen als der Dampfbetrieb, so werde der Minister nicht unterlassen, sofort der Frage der Verwirklichung des elektrischen Betriebs näherzutreten und die zu diesem Zwecke erforderlichen Anträge zu stellen.

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** In der am 6. Juni 1902 abgehaltenen Sitzung des Staatseisenbahnrates ist ein aus 7 Mitgliedern und 4 Ersatzmitgliedern bestehender Unterausschuß gewählt worden, welchem die Vorberatung der bei der nächsten Revisinnskonferenz wegen des vorgenannten Übereinkommens zu stellenden Anträge zugewiesen worden ist. Von dem Obmann dieses Ausschusses sind an die Handelskammern, sowie an industrielle, landwirtschaftliche und sonstige Körperschaften Rundschreiben mit der Einladung versendet worden, etwaige Revisionsanträge binnen bestimmter Frist einzubringen. Über die eingebrachten Anträge dürfte schon demnächst die Beratung im Unterausschuß stattfinden.

— **Das zweite Gleis der österreichischen Nordwestbahn.** Die Verwaltung der Nordwestbahn hat in den letzten Tagen dem Eisenbahnministerium die Pläne für die Legung des zweiten Gleises auf einer weiteren Teilstrecke des Ergänzungsnetzes, nämlich der Strecke Schreckenstein-Tetschen, vorgelegt. Hiermit liegen nunmehr die Pläne für die Legung des zweiten Gleises auf den Strecken Liboch-Leitmeritz, Nimburg-Lissa, Lissa-Vschetat und Schreckenstein-Tetschen vor.

An der Fertigstellung der weiteren Pläne wird eifrig gearbeitet. Was das garantierte Netz anbelangt, so hat rücksichtlich des zweiten Gleises auf der Strecke Wien-Stockerau bereits die amtliche Begehung stattgefunden.

— **Der Umbau des Salzburger Bahnhofs**, der bekanntlich nach einem großangelegten Plan vorgesehen ist, schreitet programmäßig vor. In diesem Jahre dürfte der neue Verschubbahnhof der Vollendung zugeführt werden. Auch der Umbau des Personenbahnhofs dürfte noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden.

— **Mendelbahn.** Der Bau der Mendelbahn schreitet rasch vorwärts und dürfte bis zum Beginn der Reisezeit fertiggestellt sein. Wie das Österr.-ungar. Eisenbahnblatt mitteilt, plant die Vereinigte Elektrizitätsgesellschaft in Wien die Fortsetzung der Mendelbahn von ihrem Endpunkte zum Anschlusse an die Lokalbahn Trient-Malé. Die neue Linie würde gleichfalls für elektrischen Betrieb eingerichtet werden.

— **Die rechtliche Natur der Fahrkartensteuer.** In der Gesellschaft österreichischer Volkswirte erstattete Oberfinanzrat Dr v. Koczynski einen Bericht „Über einige wünschenswerte Richtungen der Gebührenreform". Hierbei erörterte der Vortragende auch die rechtliche Natur der Fahrkartensteuer, welche in Österreich mit 1. Januar d. J. eingeführt worden ist. Er zählt diese Steuer nicht zu den Transportsteuern. Nach seiner Auffassung gehören Transportsteuern zu den Verkehrssteuern des wirtschaftlichen Lebens, welche einen zum Vorschein kommenden Wert ergreifen, ohne Rücksicht darauf, ob er den Gegenstand eines rechtlichen Verkehrs gebildet hat. Solche Verkehrssteuern seien die Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrzölle, die abgenommen werden, sobald eine Ware durch ihre Ortsveränderung für die Steuer greifbar wird. Derartige Verkehrssteuern können allerdings auch von jenen Werten abgenommen werden, die nicht in Gestalt von Sachen, sondern in Gestalt von Dienstleistungen in den Verkehr treten. So werde bei den Transportsteuern die Transportleistung zum Gegenstand der Steuer, ob es sich nun um Personen- oder Warenbeförderung handelt. Diese Steuer bedinge es, daß, ähnlich wie bei den Zöllen, jede Transportleistung ohne Rücksicht auf ihren rechtlichen Hintergrund erfaßt werde; die Steuer müsse eintreten, ob dem Transport ein Vertrag zugrunde liege oder ob die Bahn die Beförderung für eigene Zwecke vollführe, ob der Transport entgeltlich sei oder nicht. Die neue Fahrkartensteuer trete nun keineswegs in dieser Allgemeinheit ein; sie halte sich lediglich an die Fahrpreise und habe daher nur den entgeltlichen Transport zur Besteuerungsgelegenheit. Sie knüpfe sich an eine gewisse rechtliche Beschaffenheit der Transportleistung. Damit verrate sie ihre Zugehörigkeit zu den „Verkehrssteuern auf dem Boden des Rechtslebens". Dies sind nach Ansicht Koczynskis Gebühren, welche für bestimmte Rechtsakte ohne Rücksicht darauf zu entrichten sind, ob ein Schriftstück ausgefertigt werde oder nicht. Koczynski rechnet zu diesen Verkehrssteuern des Rechtslebens beispielsweise die Lotterie- und Totalisatorgewinnste, die Effektenumsatzsteuer sowie auch den bisherigen Fahrkartenstempel. Mit der Fahrkartensteuer sei genau besehen nichts neues geschaffen worden. Es bestehe kein wesentlicher Gegensatz zwischen dem bisherigen Fahrkartenstempel, der kein Stempel war, und der neuen Fahrkartensteuer, die keine Transportsteuer ist. Sie sei darum ganz

richtig mit dem Fahrkartenstempel in Parallele gestellt und sei auch der Name glücklich gewählt. Auch sei bemerkt, daß der im Gesetz über die Fahrkartensteuer vorgesehene Stempel für die Legitimationen zu freier oder ermäßigter Fahrt nicht als Äquivalent der Transportsteuer in den Fällen der Unentgeltlichkeit des Transportes angesehen werden könne, weil es an einer gleichartigen Bemessungsgrundlage fehle. Diese Stempel seien nur eine Feststellung dessen, was eigentlich schon gegenwärtig Rechtens war, da die Legitimationen schon bisher nur per nefas ungestempelt geblieben seien.

— **Urteilsgebühr bei Haftpflichtprozessen.** In einem gegen die Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft beim Handelsgerichte in Wien angestrengten Schadenersatzprozesse hatte ein verunglückter Reisender an Schmerzensgeld, Heilungskosten und Rente für Verdienstentgang einen Betrag von rund 25 000 Kr. beansprucht. Das Gericht hatte dem Kläger insgesamt einen Betrag von rund 4000 Kr. zugesprochen, die Bahn jedoch zur Tragung der gesamten Prozeßkosten verurteilt. Das Zentraltaxamt schrieb der Bahngesellschaft die Urteilsgebühr von dem eingeklagten, nicht, wie die Bahn es verlangte, von dem dem Kläger zugesprochenen Betrage vor. Das Finanzministerium bestätigte die Gebührenvorschreibung, worauf die Staatsbahngesellschaft die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erhob. Der Vertreter der Beschwerde nahm den Standpunkt ein, daß die Grundlage der Bemessung der Urteilsgebühr nicht der von der Partei eingeklagte, sondern der vom Gerichte zuerkannte Betrag zu bilden habe. Er machte ferner geltend, daß das Schmerzensgeld als eine Nebenforderung bei Bemessung der Urteilsgebühr garnicht in Betracht komme, während in Ansehung der Rente nur die vom Gerichte dem Kläger zuerkannte Rente die Grundlage der Bemessung bilden dürfe. Der Vertreter des Finanzministeriums führte dagegen aus, daß nach dem Gerichtsgebührengesetze im Zusammenhange mit den einschlägigen Bestimmungen der Jurisdiktionsnorm der Wert des Streitgegenstandes, das ist der Betrag, um welchen gestritten wird, und nicht der vom Gerichte dem Kläger zuerkannte Betrag die Grundlage der Bemessung der Urteilsgebühr bilde. Der Verwaltungsgerichtshof pflichtete den Ausführungen des Regierungsvertreters bei und wies die Beschwerde der Bahn als unbegründet ab. In der Begründung des Erkenntnisses wurde angeführt, daß das Schmerzensgeld nicht eine Nebenforderung, sondern eine selbständige Forderung bilde, die bei der Bemessung der Urteilsgebühr mit in Betracht komme.

Niederlande.

— **Eröffnung der Strecke Zwolle-Ommen.** Am 15. Januar d. J. ist die 23,2 km lange Teilstrecke Zwolle-Ommen der im Bau begriffenen Nordostlokalbahn, die von Zwolle nach Delfzyl führt, eine Zweigbahn nach Almelo und Asson erhält und von der Niederländischen Staatseisenbahn betrieben wird, eröffnet worden. Die Strecke ist vollspurig und schließt in Zwolle an die Niederländische Staatsbahn und an die Niederländische Zentralbahn an. Von den an der Strecke Zwolle-Ommen gelegenen Stationen sind eingerichtet: Dalfsen (Dory) für den Gesamtverkehr mit Ausnahme von Markt- und Möbelwagen, Vilsteren für den Personen- und Wagenladungsverkehr, Ommen für den Gesamtverkehr, ausgenommen Equipagen und Fahrzeuge; Herfte-Veldhoek, Marshoek-Emmen und Rechteren sind nur Haltepunkte ohne Abfertigungsbefugnisse.

— **Nachwehen des Streiks.** Ein aus Angestellten und ehemaligen Angestellten der beiden Eisenbahngesellschaften gebildeter Ausschuß, welcher sich die Aufgabe gestellt hat, während eines etwaigen Ausstandes den Eisenbahndienst zu organisieren, hat dem „Bur. Reuter“ mitgeteilt, daß er imstande sei, während eines Ausstandes einen beschränkten Dienst auf mehreren Linien zu ermöglichen, sodaß alle Verbindungen nach dem Auslande gesichert seien. Der Ausschuß wendet sich gleichzeitig an alle Personen, die befähigt sind, einen Eisenbahnzug zu führen, damit ein neuer Ausstand nicht glücken könne.

Übrige europäische Länder.

— **Norwegische Bahnen.** In Mo, am östlichen Ende des Ranenfjords, etwa 16 Kilometer südlich vom nördlichen Polarkreis, wird nach „Railr. Gaz.“ ein Hafen und im Anschluß daran eine etwa 27 Kilometer lange vollspurige Bahn längs des Dunderlandflusses in nordöstlicher Richtung nach einer der 700 Eisengruben gebaut, die der Dunderland Iron Ore Company in London gehören. Die Bahn ist bereits im Bau und wird nächstens vollendet sein.

— **Der belgische Eisenbahntunnel von Braine-le-Comte,** welcher seit längerer Zeit in Belgien wegen seines baufälligen Zustandes Anlaß zu Klagen gibt, hat einen Besuch des Eisenbahnministers Libaert mit den zuständigen Beamten erhalten. Die „Indépendance belge“ drückt die Hoffnung aus, daß diese Untersuchung das Zeichen zum Verschwinden „dieses unnützen und gefährlichen“ Verkehrsweges bedeute.

— **Der Kongreß für öffentliche Arbeiten in Frankreich,** der zum erstenmal im Oktober 1900 abgehalten wurde, hat wieder in Paris getagt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Maruéjouls, welcher in einer der Sitzungen den Vorsitz führte, lobte sehr die Einrichtung und die Arbeit dieser Vereinigung zuständiger Männer; sie lieferten dem Parlament sehr wertvolle Mitwirkung und Kräfte des privaten Unternehmungsgeistes. Der Minister bedauerte, daß die Ausführung des großen Programms der öffentlichen Arbeiten — Wasserstraßen, Eisenbahnen und Häfen betreffend — auf sich warten lasse. Noch dieses Jahr, sagte der Minister launig, hat der wachsame Drache, der die Staatsfinanzen hütet, 2 000 000 Fr. an dem bescheidenen Budget der öffentlichen Arbeiten abgenagt und die Budgetkommission hat weitere 3 500 000 Fr. amputiert. Solche chirurgische Operationen seien der Gesundheit eines Landes nicht förderlich und man müsse auf bessere Tage hoffen. Während gerade der Eisenbahnerausstand in Holland besonderes Aufsehen machte und der preußische Eisenbahnminister in der Budgetkommission in Deutschland eine ähnliche Gefahr als ausgeschlossen erklärte, verdient wohl Interesse, daß auf dem französischen Kongreß der öffentlichen Arbeiten gleich von vornherein der Vorsitzende Hersent in der Eröffnungsrede u. a. schwer beklagte, daß die Häufigkeit der Ausstände in Frankreich der französischen Industrie den Wettbewerb mit dem Auslande erschwere, und meinte, umsomehr müsse man ihr durch Verbesserung der Verkehrsmittel Erleichterungen verschaffen. Der Kongreß tagte in mehreren Abteilungen; in der Eisenbahnabteilung erstattete Ingenieur Gallotti den Bericht. Die Kommission erachtete, daß 10 Jahre zur Herstellung der Gesamtheit der geplanten Bauten genügen werden.

— **Eine neue deutsch-schweizerische Eisenbahnverbindung.** Im deutschen Reichshaushalt ist eine Summe für Vorstudien zu Eisenbahnbauten in Elsaß-Lothringen ausgeworfen, welche u. a. eine Linie Dammerkirch-Pfirt-Schweizer Grenze betrifft. Durch diese würde der etwas abgelegene Obersundgau, der Winkel gegen die Schweiz und Belfort erschlossen werden. Anderseits beabsichtigt die Schweiz, insbesondere der Kanton Bern, die Anlage einer vollspurigen Nebenbahn von Pruntrut nach Boufol an der Reichsgrenze. Bei diesen Plänen fallen wohl strategische Rücksichten ins Gewicht. Wenn im Kriegsfall Frankreich die schweizerische Neutralität mißachten und ein französisches Heer durch den Berner Jura nach Basel durchbrechen wollte, wäre die Linie Dammerkirch-Pruntrut für die deutsche Armeeleitung von Wichtigkeit. Der Pariser „Temps“ erkennt an, daß diese Bahn wirtschaftlich von großer Bedeutung wäre und auch das Trambahnnetz von Belfort an die große Verbindungslinien mit Deutschland anschließen würde, meint aber, „sie würde eine sehr ernste Gefahr für Frankreich darstellen, denn sie würde eine neue Durchbruchslinie auf Belfort, die Franche-Comté und Burgund bilden“.

— **Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport.** Der schon kurz gemeldeten Wahl des schweizerischen Bundesrichters Winkler zum Direktor dieses internationalen Amts in Bern ist in der Schweiz eine lebhafte Bewegung vorausgegangen, die teils auf politischen Gründen beruhte, aber auch über die schweizerischen Grenzen hinaus noch insofern Interesse hat, als Herr Zemp, der wohlbekannte Leiter der Eisenbahnangelegenheiten im schweizerischen Bundesrate, für jenen Posten als Kandidat ausersehen war und nach schweizerischen Blättern sich mit dem Plane trägt oder trug, aus dem Bundesrat auszuscheiden. „Daß die Bemühungen, Herrn Zemp zum Bleiben zu bewegen, Erfolg hatten“, so schreibt die N. Zürcher Ztg., „wird überall mit Freuden begrüßt werden.“ Es scheine also auch sein Augenleiden nicht so schlimm zu sein. Bundesrichter Winkler steht in der zweiten Hälfte der 50er Jahre. Als früherer Rechtsberater der Gotthardbahn bringt er neben seiner umfassenden juristischen Bildung auch besondere Kenntnisse des Eisenbahnwesens mit in das Amt. Dem Bundesgericht gehört er seit 1893 an, 1901/2 war er dessen Präsident.

— **Die Lohnbewegung unter den Gotthardbahnangestellten** ist durch das Entgegenkommen der Bahnverwaltung noch nicht beendet. Das Personal hat nach langer Beratung beschlossen, an den Hauptforderungen festzuhalten und auf die Denkschrift der Verwaltung in diesem Sinne eine Erwiderung auszuarbeiten.

— **Kündigung der italienischen Betriebsverträge.** Auf eine Anfrage des Senators Pisa erklärte der Bautenminister, daß die Regierung sich betreffs der Kündigung der Betriebsverträge mit den Eisenbahngesellschaften über den einzuschlagenden Weg bereits klar sei, er aber den gegenwärtigen Augenblick noch für verfrüht halte, um nähere Mitteilungen über die Absichten der Regierung zu machen.

— **Der Windausche Kanal, ein alter Plan der russischen Staatsregierung zur Herstellung eines brauchbaren Wasserweges zwischen Njemen und Windau.** In ihrer Nr 3 beschäftigt sich die amtliche Handels- und Industriezeitung aufs neue mit dem Plan, den Njemen (Memel), dessen Unterlauf auf preußischem Gebiet liegt, mit der Windau durch einen Kanal zu verbinden und damit dem Ausfuhrhandel des an Holz reichen russischen Nordwestgebietes eine russische, in einen russischen Seehafen ausmündende Wasserstraße zu schaffen. Der Plan selbst ist nicht neu, vielmehr liegt der Anfang seiner Entstehungsgeschichte ziemlich weit zurück, denn bereits im Jahre 1796 wurde mit den Voruntersuchungen begonnen. 1825 endlich nahm dann Prinz Alexander von Württemberg, der damalige „Chef der Verwaltung der russischen Verkehrswege", den Bau des etwa 373 Werst (= 380 km) langen Kanals, der die Dubissa, einen Nebenfluß des Njemen, mit der Windau verbinden sollte, in Angriff, um die Arbeiten erfolgreich und energisch bis 1829 fortzuführen. Der 1830 ausbrechende lithauische Aufstand setzte dem Kanalbau ein Ende, und erst 1879 nahm man den alten Gedanken wieder auf, ohne daß er aber irgendwie besonders gefördert worden ist. Als äußerer Anlaß, gegenwärtig den Gedanken, einen solchen Wasserweg herzustellen, um ihn besonders in den Dienst der russischen Waldwirtschaft zu stellen, wiederum aufzunehmen, mag ja wohl der Umstand mit einigem Anspruch auf Wahrscheinlichkeit hingenommen werden, daß seit etwa zwei Jahren der Hafen von Windau, der zweifellos sehr große Vorzüge besitzt, eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung bereits erhalten hat. Wenn nun auch auf dem Eisenbahnwege Windau namentlich Getreide, Flachs, Hanf usw. zugeführt werden, so haben diese Zufuhren doch immer noch den Charakter des Zufälligen. Je nachdem Riga oder Libau aus irgend einem Grunde behindert sind, ihre Handelsgüter selbst zu verschiffen, wird z. Z. Windau aufgesucht, das namentlich auch den unschätzbaren Vorzug hat, in der Regel nicht durch Eis geschlossen zu werden.

Aber es scheint auch noch ein sehr praktischer innerer Grund vorzuliegen, um jetzt — man möchte sagen wie aus der Pistole geschossen — den Gedanken des Ausbaues dieses Wasserweges aufzunehmen. Es kommt nämlich in Betracht, daß für die schnelle Verwirklichung des Projektes nun die Handels- und Industriezeitung, das amtliche Organ des russischen Finanzministeriums, aufs wärmste eintritt, indem sie, an einen im Wilnaer Landwirtschaftlichen Verein kürzlich gehaltenen Vortrag anknüpfend, auf die große Bedeutung des Windauschen Kanals für den Holzhandel und die Holzindustrie des russischen Nordwestgebietes hinweist. „So lange — sagt die Zeitung — der bestehende deutsche Zolltarif (ach so! D. Schriftl.), der das bearbeitete Holz unverhältnismäßig hoch besteuert, gehandhabt wird, so lange müssen wir uns auf die Rolle beschränken, den zahlreichen an der Weichsel und dem Njemen (Memel) belegenen deutschen Sägemühlen, Papier-, Holzdraht-, Parkettfabriken, Faßbindereien usw. das Rohmaterial zu liefern, und so lange kann von einer Entwicklung unserer Holzindustrie im Becken des Njemen und der Weichsel nicht die Rede sein."

Zur Begründung der Klage über die drückende Lage, in der sich der russische Holzhandel zur Zeit angeblich befindet, wird dann angeführt: „Zum Beispiel Rundhölzer sind zur Zeit mit 2 ℳ für 1 t (1,5 Kop. für 1 Pud = 3,24 ₰ für 16,38 kg) belastet, während für zersägte Hölzer 8 ℳ für 1 t (6 Kop. für 1 Pud = 12,96 ₰ für 16,38 kg) zur Erhebung kommen. Da man nun aber aus 100 Pud Rundholz nur gegen 55 Pud gesägte Ware gewinnt, so dürfte der Zoll für diese nicht 8 ℳ, sondern müßte nur 3,6 ℳ betragen, wenn wir in die Lage kommen sollten, bearbeitete Hölzer ausführen zu können." Da das nicht der Fall ist, so muß der russische Holzhandel sich damit begnügen, unbearbeitetes Holz, wie schon vorangeführt, auszuführen und Preußen den Gewinn, der aus der Bearbeitung erzielt werden kann, zu überlassen.

Ob der neue Verkehrsweg darin Wandel schaffen wird, wird wohl in erster Reihe davon abhängen, ob der russische Holzhandel für seine bearbeiteten Hölzer ebenso bereitwillige Abnehmer auf dem europäischen Markte finden wird, als gegenwärtig für seine Rundhölzer, die aus dem Njemen- und Weichselgebiete in Preußen stammen. Die Aufrollung der Frage des Ausbaues des neuen Wasserweges im gegenwärtigen Augenblick hat aber jedenfalls einen ausgesprochen zolltarifarischen Nebengeschmack. Trotz alledem wäre es aber im Interesse der Verkehrsentwicklung innerhalb der Grenzen des russischen Reiches sehr zu bedauern, wenn der Bau nicht zustande käme, denn zu den wenigen dort vorhandenen Wasserwegen würde ein solcher hinzutreten, dem gewiß eine große wirtschaftliche Bedeutung nicht abgesprochen werden kann, namentlich wenn man berücksichtigt, daß Rußland sehr erhebliche Mittel darauf verwendet, Windau zu einem modernen Hafen zu machen, der allen den Anforderungen, die heute der Seeverkehr an einen erstklassigen Ausfuhrhafen für Getreide usw. stellt, zu entsprechen vermag.

Käme zu solchen Ausfuhrartikeln dann noch Holz, so würde das dem Hafen sofort einen wesentlich größeren Zufluß von Schiffen zuführen und damit dann voraussichtlich sich auch die Ausfuhr wesentlich heben. Wirtschaftlich wäre also der Kanalbau für Rußland gewiß von großem Wert, auch ganz abgesehen von seiner augenblicklichen, scheinbaren Nebenbestimmung.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahnprojekte für die französischen Kolonien in Westafrika.** Wie aus Paris berichtet wird, bereitet das französische Generalgeuvernement für Westafrika eine Anleihe von 65 000 000 Fr. vor, welche den Zweck hat, die Ausführung eines umfassenden Programms für öffentliche Arbeiten zu ermöglichen und der wirtschaftlichen Entwicklung der französischen Besitzungen in Westafrika einen kräftigen Anstoß zu geben. Neben großen in Aussicht genommenen Arbeiten in Dakar und St. Louis soll die Guinea-Eisenbahn verlängert werden, von der 150 km bereits ausgebaut sind und voraussichtlich Ende des Jahres dem Verkehr übergeben worden. Die Verlängerung ist bis Timbe, dem Hauptort von Futa-Dschallon, geplant und soll 2-3 Jahre Zeit und 17 000 000 Fr. an Kapital in Anspruch nehmen. Eine andere wichtige Arbeit wird der Bau der Eisenbahn an der Elfenbeinküste sein, die sowohl dazu dienen soll, die Beruhigung des Landes zu vollenden, als auch das reiche nördliche Grubengebiet zu erschließen. Der Bau wird 10 000 000 Fr. kosten. In französischen Kolonialkreisen wurde das Anleiheprojekt um so günstiger aufgenommen, als man in dem Arbeitsprogramm eine Gewähr für die endliche Nutzbarmachung der französischen Besitzungen in Westafrika erkennt.

Allgemeines.

— **Über den Rostschutz bei Eisenbauten** hat C. L. Norton im Auftrage mehrerer Feuerversicherungsgesellschaften in Boston wichtige Untersuchungen gemacht. Er bestätigt zunächst, daß Feuchtigkeit und Kohlensäure die Urheber des Rostens sind. Norton untersuchte zuerst, aus welchen Gründen Eisen, das von einer Mörtelschicht umgeben ist, in manchen Fällen nach Jahren noch unverändert ist, während es in anderen Fällen sehr schnell rostet. Er fand, daß das Rosten immer an solchen Stellen eingetreten war, wo sich Risse in dem umgebenden Mörtel befanden, und zwar um so schneller, je feiner diese Risse waren. Darauf stellte er eine große Zahl von Versuchen an, indem er Eisen- und Stahlstücke mit verschiedenartig zusammengesetztem Mörtel sowie mit reinem Zement umhüllte und diese Stücke entweder einer Atmosphäre aus Luft, Dampf und Kohlensäure oder aus Luft und Dampf oder aus Luft und Kohlensäure aussetzte. Die Zusammensetzung der Mörtel ist im „Engineering" vom 21. November 1902 näher beschrieben. Norton fand, daß reiner Zement selbst in dünnen Schichten einen wirksamen Rostschutz bildet, während Mörtel sehr dicht sein muß, keine Risse haben darf und in sehr nassem Zustande auf das Metall aufgetragen werden muß. Er bestätigt ferner, daß es sehr wichtig ist, daß das Eisen vor der Einbettung völlig rein ist. Norton hält ein Behandeln des Eisens mit reinem Zement für wirksamer als jeden anderen Anstrich und empfiehlt solches auch vor jeder Ummauerung mit Mörtel.

Mastsignal mit Kohlensäurebetrieb. Wie die Österreichische Eisenbahnzeitung schreibt, ist seit einem Jahre bei der Illinois Zentraleisenbahn ein durch Kohlensäure betriebenes Mastsignal in Verwendung. Im Sockel des Mastes ist eine galvanische Batterie und ein Kohlensäurebehälter untergebracht. Letzterer ist für einen Druck von 844 kg auf das Quadratzentimeter berechnet und besitzt ein Druckminderventil, durch welches der Druck auf 1,5 bis 3,5 kg vermindert werden kann. Das Ventil wird durch ein Selenoid (schraubenförmiger, als Magnet dienender Draht) bedient, das vom Batteriestrom durchflossen wird. Die freigegebene Kohlensäure strömt in einen Zylinder und hebt dort einen Kolben, der mit dem Signalarm in Verbindung steht. Nach den Angaben der das Signal bauenden Firma, der „Hall Company" in Chicago, reicht das im Behälter befindliche Gas für 13—15 000 Bewegungen aus, d. h. bei 10 Minutenverkehr für etwa 100 Betriebstage. Die Kosten für den Betrieb dieses Signals sollen nur ein Viertel der für die pneumatisch betriebenen Signale betragen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eröffnung der Station Neu-Isenburg und Schließung der Station Isenburg für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Strecke Isenburg-Neu-Isenburg des Direktionsbezirks Mainz mit den Stationen Isenburg und Neu-Isenburg eröffnet. Die Station Isenburg wird mit dem gleichen Zeitpunkte für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen, bleibt aber für den übrigen Verkehr im seitherigen Umfange bestehen. Die Station Neu-Isenburg dient dem unbeschränkten Eil- und Frachtgutverkehre sowohl in Einzelstück- als Wagenladungen sowie dem Verkehre für lebende Tiere und Fahrzeuge. Sprengstoffe sind zugelassen. Eil- und Frachtstückgüter sind von dem genannten Termine ab nur noch in Neu-Isenburg aufzuliefern und auf diese Station abzufertigen. Wegen der hierdurch eintretenden Erhöhungen gibt das Verkehrsbureau in Mainz Auskunft.

Mainz, den 11. Februar 1903. (377)
Namens der beteiligten Verwaltungen: königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

2. Betriebsüberlassungen.

Am 1. April d. J. geht die Station Niederlahnstein aus dem Direktionsbezirk Cöln in den Direktionsbezirk Frankfurt a/M. über.

Cöln, den 12. Februar 1903. (378)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 wird die neueröffnete Station Lohmar in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Über die Frachtberechnung geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Essen, den 12. Februar 1903. (379)
Namens der beteiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Zum 1. März d. J. wird Nachtrag 9 ausgegeben, welcher außer bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Änderungen des weiteren enthält: Änderungen bezüglich der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Änderung und Ergänzung der Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Änderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche außer mit Ermäßigungen auch in einzelnen Fällen mit Erhöhungen verbunden ist, ferner den neuen Ausnahmetarif 1 a für Rundhölzer zu Grubenzwecken, Änderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife, Änderung von Stationsnamen.

Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. April d. J. ab gültig, soweit im Nachtrag nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion. Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 25. d. M. ab auf den Verbandsstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Hannover, den 12. Februar 1903. (380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Tarif für die Beförderung lebender Tiere des nordostdeutsch-sächsischen Verbandes, Teil II, werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. die besonderen Tarifvorschriften des Abschnitts C „Tiere in Stallungswagen“ mit Ausnahme des ersten Absatzes, welcher die Frachtsätze und die Mindestfracht angibt, aufgehoben.

Bromberg, den 16. Februar 1903. (381)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Im Rheinisch-und Frankfurt-sächsischen Verbande treten am 1. März 1903 Nachträge II zum Gütertarif Teil II (Gemeinsch. Heft) und Heft 4, sowie Nachträge III zu den Tarifheften 1, 2 und 3 in Kraft. Sie enthalten: 1. Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Essen, St. Johann-Saarbrücken, der in die Verwaltung der Direktion Mainz übergegangenen vormal. Main-Neckarbahn und der Sächsischen Staatsbahnen. 2. Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 6 a (Braunkohlen), 8 (Gießerei-Roheisen), 9 S (Schiffsbaueisen) und 11 (Dachschiefer). 3. Einen neuen Ausnahmetarif 9 b für Eisen und Stahl nach Bodenbach/Tetschen Ort und 19 für bestimmte Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen im Verkehre mit den sächsisch-österreichischen Grenzstationen Bodenbach usw. 4. Änderung von Entfernungen und Frachtsätzen, durch welche teilweise vom 15. April 1903 an Erhöhungen eintreten. Gleichzeitig werden am 1. April 1903 die besonderen Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut im Verkehre mit Mannheim-Neckarvorstadt, sowie am 15. April 1903 die Stationsfrachtsätze der Klassen A 1 und B für Bodenbach usw., womit ebenfalls zum Teil Erhöhungen verbunden sind. Die Nachträge sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 18. Februar 1903. (382)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. Juni 1899.

Ab 1. März 1903 gelangt der IV. Nachtrag zur Einführung, welcher erhöhte Frachtsätze für einzelne Frankfurter Bahnhöfe, ferner neue Frachtsätze für Orsova und Zimony, Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen, und erhöhte Gebühren für Begleiter von Geflügelsendungen enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis 15. April 1903.

Der Nachtrag wird kostenfrei abgegeben.

München, den 12. Februar 1903. (383)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Am 1. März 1903 wird zum Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1899 der Nachtrag IV und zum Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1897 der Nachtrag VI eingeführt.

Ersterer enthält Änderung der Tarifbestimmung für Posen Gerberdamm, einen Frachtsatz des Spezialtarifs III Kralován-Neusalz a/O., Erweiterungen und Änderungen bestehender Ausnahmetarife, Aufhebung des Ausnahmetarifs 45 A (Roheisen zur Ausfuhr) von Ratibor und Tarifberichtigungen, letzterer Änderung der Tarifbestimmung für Posen Gerberdamm, Erweiterungen der Ausnahmetarife a, e und d und Berichtigungen.

Soweit der Nachtrag IV Erhöhungen und Beschränkungen enthält, gilt er erst vom 1. April 1903 ab.

Druckabzüge der Nachträge sind zum Preise von 50 ₰ für Nachtrag IV und von 40 ₰ für Nachtrag VI bei den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 11. Februar 1903. (384)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Tiertarif.

Die besonderen Bestimmungen zu C Seite 10 des Tarifs bis einschließlich Anmerkung, betreffend Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblutmutterpferde, werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. aufgehoben. An deren Stelle treten vom gleichen Zeitpunkte ab anderweite, in den Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren Teil I aufgenommene Vorschriften, welche mit einer Frachterhöhung verbunden sind.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 12. Februar 1903. (385)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 1. März d. J. treten folgende Nachträge des deutsch-italienischen Gütertarifs in Kraft:

a) Nachtrag VII zu Teil I B, Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation (gratis);
b) Nachtrag VII zu Teil II A, Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken (Preis 0,30 ℳ);
c) Nachtrag V zum Ausnahmetarif Nr 1, metallurgische Erzeugnisse nach Italien (gratis).

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Außerdem treten noch folgende Tarifmaßnahmen in Kraft:

1. Teil II B, Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken.

Mit Wirkung vom 1. März d. J. ist auf Seite 115 die Station Bagni di Lucca mit folgenden Schnittsätzen des italienischen Ausnahmetarifs Nr 16 für Marmor etc. nachzutragen:

Bagni di Lucca {Pine . . 1,47 Fr. / Peri . . 1,23 „} für 100 kg.

2. Ausnahmetarif Nr. 2 für Wein usw.

Die Schnittsätze der Abteilung b des italienischen Ausnahmetarifes Nr 11, welche laut Tarif am 14. Februar d. J. ihre Gültigkeit verlieren (Seite 3 des Nachtrags III, Ziffer 1, zweiter Absatz), werden bis zum 14. Februar 1904 verlängert.

Weitere Auskunft erteilt unser Abrechnungsbureau in Straßburg.

Straßburg, den 13. Februar 1903. (386)

Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren in Wagenladungen von 10000 kg ab Waldhof nach ostschweizerischen Stationen treten am 18. Februar d. J. direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 13. Februar 1903. (387)

Namens der beteiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1903 ab werden die Stationen Golzern der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und Breslau Stadthafen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungs- und die Auskunftsstellen sowie die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen.

Breslau, den 13. Februar 1903. (388)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. ab treten im Verkehr nach und von den Stationen Dallgow-Döberitz, Neubabelsberg, Potsdam, Werder, Wildpark, Wustermark und Zehlendorf zum Teil ermäßigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Februar 1903. (389)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

An Stelle des Spezialtarifs Nr 411 für Kreiden von französischen Stationen nach Basel vom 1. August 1900 tritt am 15. Februar 1903 unter Nr 412 ein neuer Tarif mit erweitertem Warenverzeichnis in Kraft.

Derselbe wird kostenfrei abgegeben.

Straßburg, den 12. Februar 1903. (390)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 1. April l. J. erscheint ein neuer Expreßguttarif Badische Staatseisenbahnen - Badische Lokal- und Nebenbahnen, durch den der Tarif vom 20. Februar 1897 ersetzt wird.

Für die Strecken der Lokal- und Nebenbahnen werden erhöhte Schnittfrachtsätze eingestellt. Die Erhöhung der Höchstgebühr von 50 ₰ für Sendungen im Taxgewicht von 5 kg auf Entfernungen über 258 km kommt in Wegfall.

Über die eintretenden Erhöhungen gibt unser Verkehrsbureau Auskunft.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter i (3) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 14. Februar 1903. (391)

Großh. Generaldirektion.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag IV zu dem gemeinschaftlichen Heft (Kilometerzeiger) in Kraft. Exemplare desselben können von unserer Drucksachenkontrolle unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 12. Februar 1903. (392)

Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. März d. J. treten im Verkehre mit den Stationen Berent, Bütow und Culm des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig anderweite Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis einschließlich den 14. April d. J. in Geltung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. Februar 1903. (393)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.

In den Verbandsgütertarif, Teil II, vom 1. Oktober 1902 wird mit Gültigkeit vom 1. April 1903 folgende besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden."

Die besondere Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Schwerin, den 14. Februar 1903. (394)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

In unseren Lokalgütertarif, Teil II, vom 1. August 1899 wird mit Gültigkeit vom 1. April 1903 folgende besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden."

Die besondere Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Schwerin, den 14. Februar 1903. (395)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Die Haltestelle Michelau an der Strecke Luxemburg-Ulflingen wird vom 16. Februar 1903 ab in die Hefte 1—4 des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Verkehr mit Pfalz, St. Johann-Saarbrücken, Main-Neckarbahn und Baden) aufgenommen.

Straßburg, den 9. Februar 1903. (396)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.

(Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt für die Beförderung von Mineralwasser bei Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief von Budapest-Kelenföld nach Franzensbad Bayer. St. B. der Frachtsatz von 394 Hellern (Kronenwährung) für 100 kg zur Einführung.

München, den 12. Februar 1903. (397)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil III, Heft 3 für Getreide etc. aus Böhmen.

Ab 1. März 1903 kommen für Getreide, Malz etc. in 10 t-Ladungen von der Station Schlackenwerth (B. E. B.) nach Hof (B. St. B.) und München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 12. Februar 1903. (398)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif I (Bromberg-Danzig-Königsberg). Ostdeutscher Güterverkehr (I/II). Berlin-Stettin-nordostdeutscher Güterverkehr (I/III).

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab wird in die obenbezeichneten Verkehre folgende Vorschrift als besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versande gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Kaigüter müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden."

Die zusätzliche Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter 1 (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Bromberg, den 11. Februar 1903. (399)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. Februar d. J. tritt zu den Heften 1—4 der Abteilung A vom 1. April 1895 der Nachtrag 9 in Kraft. Derselbe enthält neben anderen, bereits früher veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen in der Hauptsache Frachtsätze für die Stationen Barneveld (Dorf), Ede (Dorf) und Zeist der Niederländischen Centralbahn, sowie teilweise ermäßigte Frachtsätze für Amersfoort, Station der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Centralbahn, und für Barneveld, Station der Holländischen Eisenbahn. Die Nachträge können zum Preise von je 10 ₰ für die Hefte 1 und 4, 20 ₰ für Heft 2 und 15 ₰ für Heft 3 bei den Abfertigungsstellen der Eisenbahn-

direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken sowie der Crefelder Eisenbahn bezogen werden.

Elberfeld, den 10. Februar 1903. (400)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Am 1. April d. J. werden die im Tiertarif, Teil II vom 1. September 1894 auf Seite 7 enthaltenen Tarifvorschriften für Tiere in Stallungswagen mit Ausnahme des ersten Absatzes, der die Frachtsätze und die Mindestfracht angibt, aufgehoben und durch Vorschriften des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I ersetzt. Hierdurch treten geringe Frachterhöhungen ein.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Öls, den 12. Februar 1903. (401)
Direktion.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. April d. J. wird zu unserem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarif der Nachtrag V herausgegeben. Durch denselben werden die in dem Tarif und den Nachträgen enthaltenen Preise für einfache Fahrkarten IV. und Rückfahrkarten II. und III. Wagenklasse aufgehoben.

Personenbeförderung findet vom 1. April ab nur in II. und III. Wagenklasse statt.

Die Preise für einfache Fahrkarten II. und III. Wagenklasse erfahren eine wesentliche Ermäßigung.

Für Gesellschaftsfahrten werden Fahrpreisermäßigungen nicht mehr gewährt.

Oschersleben, den 12. Februar 1903.
Der Vorstand. (402)

Elbeumschlagsverkehr.

Für Zucker (Rübenzucker) aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach	von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Aussig-Landungsplatz	Zuczka	221 ₰

Der Frachtsatz versteht sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 13. Februar 1903. (403)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903, wird die Station Karánsebes der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen in den Abschnitt II für Borke (Rinde) der Serien I und II des obenbezeichneten Tarifes einbezogen.

Die direkten Frachtsätze ergeben sich für beide Serien durch Anstoß von 27 Centimes für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Temesvár-Józsefváros.

Wien, am 10. Februar 1903. (404)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifnachtrages.

Am 1. April 1903 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarife Teil II, Heft 2 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, welcher Aufhebung von einigen Frachtsätzen sowie verschiedene Änderungen und Ergänzungen enthalten wird.

Dieser Nachtrag wird sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den übrigen beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Hellern pro Exemplar erhältlich sein.

Im Sinne der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 29. Januar 1903, Nr 13, enthaltenen Kundmachung werden in diesem Nachtrage III auch die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Böhm.-Leipa (A. T. E. und B. N. B.) einerseits und Prag (Smichow) B. E. B. und Smichow (k. k. St. B.) andererseits Aufnahme finden.

Prag, am 10. Februar 1903. (405)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. April d. J. wird zu dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarif der Nachtrag II herausgegeben.

Durch denselben werden die in dem Tarif und dem Nachtrage I enthaltenen Preise für einfache Fahrkarten IV. und Rückfahrkarten II. und III. Klasse aufgehoben und die Bestimmungen über Verausgabung von Sonntagsfahrkarten abgeändert.

Personenbeförderung findet vom 1. April d. J. ab nur in II. und III. Wagenklasse statt.

Neu eingeführt werden Marktkarten zu ermäßigten Fahrpreisen.

Die Preise der einfachen Fahrkarten II. und III. Klasse erfahren eine wesentliche Ermäßigung. Für Gesellschaftsfahrten werden Fahrpreisermäßigungen nicht mehr gewährt.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Braunschweig, 12. Februar 1903. (406)
Die Direktion.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Am 1. April d. J. tritt in den Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifen, Teil II, an Stelle der besonderen Bestimmung A 4 zur Zusatzbestimmung II zu § 11 der Eisenbahn-Verkehrsordnung folgender Wortlaut:

„4. Die Ausfertigung von Monatskarten für mehrere zwischen den beiden Endstationen vorhandene Strecken unterliegt dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen und erfolgt in der Regel nur für die Wege, die auch für die wahlweise Gültigkeit der für dieselbe Verkehrsverbindung bestehenden gewöhnlichen Rückfahrkarten zugelassen sind.

Der Preis für solche Monatskarten wird nach der längsten zu befahrenden Strecke berechnet. Eine Umschreibung auf kürzere oder gleichlange Wege findet nicht statt.“

Die neue Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter 1 (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Erfurt, den 13. Februar 1903. (407)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämtlicher preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Verbandstarif für den deutsch-Sosnowicer Personen- und Gepäckverkehr.

Die besondere Bestimmung unter 1 A, § 4, Absatz 2 des Tarifs, nach welcher Inhaber von Rückfahrkarten die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Gültigkeitsdauer antreten können, wird vom 15. April 1903 ab aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die Verkehrsbureaus der beteiligten Verwaltungen.

Breslau, den 13. Februar 1903. (408)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
zugleich im Namen der beteiligten preußischen und sächsischen Eisenbahnverwaltungen.

5. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn-gesellschaft.

Die Herren Aktionäre unserer Gesellschaft werden hierdurch zu der am Donnerstag, den 12. März d. J., Nachm. 4 Uhr, im kleinen Saale der Neuen Börse in Breslau, Graupenstraße Nr 11 stattfindenden außerordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Berichterstattung des Aufsichtsrats über Ausführung des Beschlusses der Aktionäre in der außerordentlichen Generalversammlung vom 15. Dezember 1902.
2. Vorlegung der Offerte der Königlich preußischen Staatsregierung, betreffend Ankauf der Breslau-Warschauer Eisenbahn, Mitteilung eines Vertragsentwurfs und Beschlußfassung hierüber.

Zur Teilnahme an der Beschlußfassung in der außerordentlichen Generalversammlung sind nur diejenigen berechtigt, welche spätestens am dritten Tage vor der Versammlung, also spätestens am 9. März d. J., ihre Aktien

bei der Gesellschaftskasse in Öls oder

in Breslau:

1. bei der Breslauer Diskontobank, Junkernstraße 1/2, und deren Depositenkasse und Wechselstube, Schweidnitzer Straße 50,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag,
3. bei dem Bankhause Prinz & Marck jun.;

in Berlin:

1. bei dem Bankhause Born & Busse, Behrenstraße 31,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag, Jägerstraße 11,
3. bei der Bank für Handel und Industrie, Schinkelplatz 1/2,

hinterlegt oder glaubhafte Bescheinigungen bei der Gesellschaft eingereicht haben, aus welchen sich ergibt, daß die Aktien bei der Reichsbank oder einem deutschen Notar hinterlegt sind.

Breslau, den 12. Februar 1903. (409)
Der Aufsichtsrat.
Hans Furbach, Vorsitzender.

6. Verdingungen.

Verdingung von 5000 kg braunem Blankleder, 1500 kg schwarzem Blankleder, 1600 kg Rindverdeckleder, 300 kg Sohlleder, 200 kg braunem Kipsblankleder, 1300 kg naturfarbenem Vachetteleder, 1000 kg fettgarem Rindleder, 3000 kg Maschinenriemenleder, 80 Stück naturfarbenem Kalbleder, 130 Stück Schafleder und 44 Stück Saffianleder in je einem Lose für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. März 1903, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W.,

Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens 4. März 1903 an Werkstätteninspektion · Grunewald einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1903.

Berlin, den 13. Februar 1903. (410)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 20000 cbm gesiebtem Kies zur Herstellung des Oberbaues auf der Südseite des umzubauenden Oberschlesischen Bahnhofes in Breslau soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin am 2. März 1903, Mittags 12 Uhr, der unterzeichneten Bauabteilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in bar bezogen werden.

Breslau, Brüderstraße 32, den 11. Februar 1903. (411)
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1903/04 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift „Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien" sind bis spätestens am 2. März cr., Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1903. (412)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, maschinentechnisches Bureau.
Eichwald.

Die Dachdecker- und Klempnerarbeiten (Los I), sowie die Tischler-, Schlosser- und Glaserarbeiten (Los II) zum Bau eines Empfangsgebäudes auf dem Bahnhofe Mombach sollen einschließlich der Lieferung aller Materialien nach 2 Losen getrennt, aber als ein Werk öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, welche während der Dienststunden (8½—12 Uhr Vorm. und 2½—6½ Uhr Nachm.) im Zimmer 124 unseres Verwaltungsgebäudes — Rhabanusstraße 1 hier — zur Einsicht offen liegen, können ohne Zeichnungen gegen postgeldfreie Einsendung von 60 ₰ für Los I und 90 ₰ für Los II durch unser Zentralbureau hier bezogen werden.

Die Bauzeichnungen werden nicht abgegeben, können aber im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes, woselbst auch jede gewünschte Auskunft bezüglich der Bauausführung erteilt wird, eingesehen werden.

Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermine am Dienstag, den 3. März d. J., Vormittags 11 Uhr, welcher im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Mainz, den 10. Februar 1903. (413)
Königlich preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung

der Lieferung von:

a) 590 kg Blankleder, 150 kg Verdeckleder, 100 kg Krausleder, 330 kg weiß- und fettgarem Rindleder, 870 kg Maschinenriemenleder, 715 kg fertigen Treibriemen;

b) 20 qm Milchglas und 6800 Stück Milchglasscheiben, 2350 qm klarem Glas und 420 Stück Scheiben aus solchem, 120 qm mattgeschliffenem Glas, 965 Stück Glasglocken und

c) 62 Stück Gummischläuchen zum Spritzen, 15 Stück dergleichen zum Gasfüllen und 80 kg Fenstergummi

ist Termin am 4. März 1903, Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ zu a), b) oder c) und, sofern Glasglocken in Frage kommen, von noch 40 ₰ für die Zeichnung in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 12. Februar 1903. (414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von preußisch-oberschles. Zimmerheizkohle prima Qualität, und zwar:

zusammen 4700 t Stück- und Würfelkohle und
4000 „ Nußkohle

für die Zeit vom 1. April 1903 bis 31. März 1904 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen. Reflektiert wird nur auf die besten Kohlenmarken.

Die Lieferung hat gemäß der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr 3, III. Stock, Tür Nr 25 an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko Waggon, franko loko Grube resp. franko loko der bezüglichen Abfertigungsstation zu notieren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Teilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt, längstens bis zum 4. März d. J., 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, I. Schwarzenbergplatz Nr 3, einzubringen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingungen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 15. April 1903 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im Februar 1903. (415)
Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verdingung

der Lieferung von **Metallen und Eisen-, Stahl- und Messingwaren** für die Königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W.** im Rechnungsjahre 1903.

A. 63000 kg **Zinn in Blöcken**, 7500 kg **Antimon**, 33500 kg **Blockblei**, 13000 kg **Walzblei**, 3160 kg **Zink**, 16400 kg **Zinkblech**.

B. 63800 kg **Drahtstifte**, 600 kg **Pfundnägel**, 8600 St. **Knopfnägel**, 5600 kg **Eisendraht**, 8365 m **Halfterketten**, 186100 kg **Kesselniete**, 2367000 **Blechniete**, 7300000 **Holzschrauben**, 37000 **Schlüsselschrauben**, 900 kg **Stahlblech**, 2500 St. **Sprungfedern**, 3100 kg **Stahldraht**, 3100000 **Splinte**, 88000 eis. und mess. **Ringe**, 15314 Tafeln **Weißblech**, 700 qm **Drahtgewebe**, 243000 **Unterlagsscheiben**, 560 **Schmierkissengestelle** ohne Polster.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 3. März 1903, zu A. Vormittags 10 Uhr, zu B. Vormittags 10½ Uhr.

Zuschlagsfrist für **Zinn** und **Antimon** bis 6. März, für die übrigen Materialien bis 31. März 1903.

Die Verdingungsunterlagen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von **50 ₰ für A., 80 ₰ für B.** vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer Nr 129. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden.

Das Material, für welches Bedingungen gewünscht werden, ist dabei genau zu bezeichnen.

Hannover, den 13. Februar 1903. (416)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Opladen und auf den Stationen Haspe-Heubing und Düsseldorf-Grafenberg lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr: 4575 t Schienen aus Stahl und Eisen, 600 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 1176 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 3000 t Eisenschwellen, 170 t Gußschrott, 25 t Blechschrott, 2,3 t Bleischrott, 17,5 t Zinkschrott, 0,3 t Kupferschrott und 0,26 t Messingschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf alte Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung des Termins an uns einzureichen. Die Öffnung der Angebote findet am 4. März d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 12. März d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 80 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 11. Februar 1903. (417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin S.W.

Verlag von Julius Springer in Berlin N. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.